

**Niederschrift über die 113. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG
für den Verkehrsflughafen Düsseldorf
am 22. April 2024
am Flughafen Düsseldorf**

Anwesende:

A) Kommissionsmitglieder

Stadt Düsseldorf *(mit zwei Stimmen anwesend)*

Stadt Duisburg

Stadt Essen

Stadt Heiligenhaus

Stadt Krefeld

Stadt Meerbusch

Stadt Moers

Stadt Mülheim a.d.R.

Stadt Neuss

Stadt Ratingen *(mit zwei Stimmen anwesend)*

Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG)
(mit zwei Stimmen anwesend)

Bundesvereinigung gegen Fluglärm
e.V. (BVF)
(mit zwei Stimmen anwesend)

Eurowings

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
NRW (MUNV)

Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz
und Energie NRW (MWIKE)

B) Einzuladen gemäß § 32b Abs. 6 S. 1 LuftVG

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
NRW (MUNV)

C) Sonstige Anwesende

Bezirksregierung Düsseldorf

Tagesordnung

- TOP 1:** Formalien
 - 1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
 - 1.2 Genehmigung der Tagesordnung

- TOP 2:** Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse
Information: MUNV und DFS

- TOP 3:** Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten
Information: DFS

- TOP 4:** Statistik der Nachtflugbewegungen
Information: MUNV

- TOP 5:** Lärmmessungen durch die FDG
Information: FDG

- TOP 6:** Maßnahmen/Ergebnisse bezüglich der Reduzierung von Verspätungen
Information: FDG und Eurowings

- TOP 7:** Anhängiges Planfeststellungsverfahren
(Antrag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. vom 07.03.2024 und Machbarkeitsstudie der DFS vom 17.06.2011)

- TOP 8:** Nachtflüge bei der Fußball-Europameisterschaft 2024
(Antrag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. vom 21.02.2024)

- TOP 9:** Sonstiges

Der **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und begrüßt die Anwesenden.

TOP 1: Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der **Vorsitzende** stellt die Beschlussfähigkeit der Kommission fest.

1.2 Genehmigung der Tagesordnung

Die Kommissionsmitglieder erklären sich mit der Tagesordnung einverstanden.

TOP 2: Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse

Das **MUNV** erklärt, dass es seitens des MUNV zu diesem TOP nichts zu berichten gebe.

Die **DFS** erklärt, dass es seitens der DFS zu diesem TOP nichts zu berichten gebe.

TOP 3: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten

Die **DFS** erinnert anhand einer Präsentation (Hinweis: Die Präsentation ist als [Anlage 1](#) der Niederschrift beigefügt) daran, dass sie die Kommission in der 109. Sitzung vom 27.06.2022 (TOP 2) bereits zur geplanten starken Vereinfachung (Zentralisierung) der Einflugverfahren (STARs), einer Änderung der Standard Anflugverfahren sowie einer Änderung der Fehlanflugverfahren informiert habe (siehe hierzu die Niederschrift zur 109. Sitzung vom 27.06.2022), und erläutert diese vor dem Hintergrund der Verzögerung der Umsetzung der Maßnahmen erneut. Die **DFS** weist dabei darauf hin, dass Fehlanflugverfahren grundsätzlich selten zu erwarten seien (durchschnittlich einmal alle ein bis zwei Tage, auch bei steigendem Verkehrsaufkommen). Neu hinzu komme die Einführung einer neuen NETEX-SID. Diese habe aber den gleichen Verlauf wie die bisher durch diese Flüge genutzte MODRU-SID und die Belegung ändere sich nicht. Es werde nur die Verfahrensbeschreibung geändert und diese Änderung wirke sich nicht auf den Routenverlauf oder die Lärmentwicklung aus.

Die **DFS** ergänzt, dass die Maßnahmen voraussichtlich im November 2024 umgesetzt werden.

Die **BVF** erkundigt sich in diesem Zusammenhang, wie häufig die Route LIMA noch genutzt werde. Früher sei diese deutlich stärker genutzt worden.

Die **DFS** erwidert, dass die LIMA-Route kaum noch genutzt werde, sondern stattdessen die Flüge über die NETEX-Route abgewickelt würden.

Die **FDG** fragt, ob die alte NETEX-Route bestehen bleibe.

Die **DFS** bejaht dies.

Die **DFS** informiert die Kommission im Rahmen einer Präsentation (Hinweis: Die Präsentation ist als [Anlage 2](#) der Niederschrift beigefügt.) über die Thematik Pistenwechsel im Endanflug (sog. Swingover). Die **DFS** teilt mit, dass solche Pistenwechsel im Endanflug derzeit nur sehr selten bei kurzfristiger Blockierung der vorgesehenen Bahn zur Vermeidung von Fehlanflügen durchgeführt würden. Die DFS halte es für sinnvoll, dieses Verfahren künftig flexibler zu nutzen. Insoweit könnten kurzfristig Lücken auf der Südbahn genutzt werden. Wichtige Vorteile dieses Verfahrens seien die Reduzierung der Rollzeit, die Verbesserung der Pünktlichkeit und die Reduzierung von Lärm am Boden und CO₂. Vor diesem Hintergrund wolle die DFS dieses Verfahren im Rahmen eines Probetriebes testen. Der Swingover solle dabei in einem Fenster zwischen der Ruhr und der A3 (nach Überfliegen des Stadtteils Essen-Kettwig und vor Überfliegen des Stadtteils Ratingen-Lintorf) erfolgen.

Die **BVF** bittet die DFS ausdrücklich um Bestätigung, dass dieses Verfahren weder zu einer Kapazitätssteigerung noch zu einer Verkürzung der Endanflugstaffelung führe.

Die **DFS** bestätigt dies.

Die Kommission nimmt die Informationen der DFS zur Kenntnis und erklärt sich mit dem Probetrieb des Pistenwechsels im Endanflug einverstanden.

Die **Stadt Ratingen** erkundigt sich, ob die DFS personell und technisch in der Lage sei derart kurzfristige Entscheidungen beispielsweise für einen Pistenwechsel durchzuführen.

Die **DFS** bejaht dies.

Die **Eurowings** ergänzt, dass der Pistenwechsel im Endanflug ein in der Praxis durchaus übliches Verfahren sei.

Die **Stadt Ratingen** fragt, wer entscheidet, ob von Ein- auf Zweibahnbetrieb gewechselt werde.

Die **FDG** erwidert, dass sich dies grundsätzlich nach der Anzahl der jeweils koordinierten Slots richte. Die FDG lege die Zeiten des Einbahn- und Zweibahnbetrieb fest und teile diese der DFS und der Genehmigungsbehörde am Freitag der jeweiligen Vorwoche mit.

Die **DFS** weist darauf hin, dass die FDG beispielsweise im Winter 2023/2024 auf die Nutzung der Zweibahnzeiten verzichtet habe.

Die **Eurowings** ergänzt, dass bei der Entscheidung (Ein- oder Zweibahnbetrieb) positive Erfahrungen gemacht worden seien, da auch in Zeiten des Einbahnbetriebs die Flugbewegungen ohne Verzögerungen abgewickelt würden.

TOP 4: Statistik der Nachtflugbewegungen

Das **MUNV** verweist auf die als Anlage 1 zur Einladung versandte Nachtflugstatistik (Januar bis Dezember 2023 sowie Januar bis Februar 2024) sowie die per E-Mail nachgesandte Statistik vom März 2024. Der Rückgang der Nachtflugbewegungen in den ersten Monaten des Jahres, insbesondere in den Osterferien 2024, im Vergleich zum Vorjahr sei positiv zu bewerten und stimme hinsichtlich der kommenden verkehrsreichen Sommermonate optimistisch. Das **MUNV** betont, dass alle Akteure des Luftverkehrs weiterhin aufgerufen seien, alles dafür zu tun, die (nächtlichen) Verspätungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Die **BVF** legt im Rahmen einer Präsentation (Hinweis: Die Präsentation ist als [Anlage 3](#) der Niederschrift beigefügt.) u.a. ihre Bewertung der Statistik der Nachtflugbewegungen dar. Die Reduzierung der Nachtflugbewegungen im laufenden Jahr 2024 und der Verlauf der Osterferien 2024 sei zwar tatsächlich positiv. Maßgebliches Vergleichsjahr dürfe jedoch nicht das Jahr 2022, sondern das Vor-Corona-Jahr 2019 sein. Ein Vergleich der absoluten Zahlen des Jahres 2023 mit den absoluten Zahlen des Jahres 2019 ergebe jedoch, dass die späten Landungen zwischen 23:30 Uhr und 00:00 Uhr sowie die Landungen zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr trotz Rückgangs der Zahlen insgesamt zugenommen hätten. Die **BVF** erklärt, dass ein im Auftrag des Vereins Kaarster gegen Fluglärm e.V. erstelltes Gutachten einer Rechtsanwaltskanzlei zu dem Ergebnis komme, dass die Nachtflugregelung auch unabhängig von dem laufenden Planfeststellungsverfahren verändert werden könne. Die **BVF** fordere insbesondere eine Streichung der Home-Base-Carrier-Regelungen, das Erfordernis einer Einzelfallausnahme für sämtliche Landungen nach 23:00 Uhr und eine Reduzierung der planbaren Landungen in der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr) auf 25.

TOP 5: Lärmmessungen durch die FDG

Die **FDG** stellt die Lärmmessungen der sechs verkehrsreichsten Monate Mai bis Oktober im Jahr 2023 im Rahmen einer Präsentation vor (Hinweis: Die Präsentation ist als [Anlage 4](#) der Niederschrift beigefügt, vgl. Seiten 1 bis 15). Die FDG weist darauf hin, dass die Zunahme von nächtlichen Flugbewegungen an dem Messpunkt 08 (Lohausen) auf Baumaßnahmen zurückzuführen sei. Darüber hinaus führe die FDG auf Bitten der Stadt Korschenbroich in den Stadtteilen Pesch und Kleinenbroich mobile Sondermessungen durch.

Die **BVF** erkundigt sich, warum die Rückgänge an den Messpunkten 11 (Ratingen-Tiefenbroich) und 13 (Ratingen-Hösel) so gering im Vergleich zur Erhöhung der nächtlichen Flugbewegungen an dem Messpunkt 08 (Lohausen) seien.

Die **FDG** erläutert, dass grob gesprochen, eine Reduzierung der Lärmereignisse ähnlicher Höhe um ca. 30 % zu einer Reduzierung des äquivalenten Dauerschallpegels L_{Aeq} um ca. 1,5 dB führe. Dies sei an den Messstellen 11 und 13 aufgrund der höheren nächtlichen Nordbahnnutzung bzw. geringeren Südbahnnutzung der Fall. An der Messstelle 8 hätten sich die gemessenen Lärmereignisse in der Nacht durch die höhere Nordbahnnutzung mehr als verzehnfacht, sodass auch der L_{Aeq} an der Messstelle um mehr als 10 dB angestiegen sei.

TOP 6: Maßnahmen/Ergebnisse bezüglich der Reduzierung von Verspätungen

Die **FDG** erläutert der Kommission die Maßnahmen zur Reduzierung von Verspätungen im Rahmen des sog. Off-Block Programms anhand einer Präsentation (Hinweis: Die Präsentation ist als [Anlage 4](#) der Niederschrift beigefügt, vgl. Seiten 16 bis 23). Hierbei seien 50 Einzelmaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von 10 Millionen Euro umgesetzt worden, wobei diese Maßnahmen u.a. dazu geführt hätten, dass der Flughafen Düsseldorf seit 2023 zu den pünktlichsten deutschen Großflughäfen zähle.

Die **FDG** teilt unter Bezugnahme auf Folie 19 mit, dass häufige Verspätungsgründe die Rotation (Ankunftsverspätungen), Flugzeugdefekte oder fehlende Fluggeräte, Handling (Beladen, Entladen, Probleme beim Boarding) sowie ATC En-Route (Luft-raum- und Personalkapazitäten) seien. Die **FDG** erinnert daran, dass es im Jahr 2022 aufgrund erheblichen Personalmangels im Bereich der Sicherheitskontrollen noch zu weitreichenden Verspätungen gekommen war. Im Jahr 2023 hingegen habe am Flughafen Düsseldorf kein Fluggast aus diesem Grund seinen Flug verpasst. Auch habe es diesbezüglich keine Verspätungen gegeben. Das Off-Block Programm werde daher aufgrund der guten Erfahrungen fortgeführt. Die **FDG** optimiere die von ihr beeinflussbaren Betriebsabläufe, um Verspätungen zu reduzieren. Auf externe Gründe, wie etwa die wiederholten Streiks von Fluglotsen in Frankreich, habe sie jedoch keinen Einfluss. Die **FDG** betont, dass im Jahr 2023 ein absoluter Rückgang der verspäteten

Flugbewegungen zwischen 23:00 und 23:59 Uhr zu verzeichnen sei. Jüngst seien auch die verkehrsreichen Osterferien operativ gut gelaufen.

Die **Eurowings** erläutert der Kommission die Maßnahmen zur Reduzierung von Verspätungen im Rahmen einer Präsentation (Hinweis: Die Präsentation ist als [Anlage 5](#) der Niederschrift beigefügt.). Die **Eurowings** teilt mit, dass für die Maßnahmen zur Verspätungsreduzierung 2 Millionen Euro investiert worden seien. Hierzu gehören die sog. First-Wave-Performance, Verfahrensänderungen (wie z.B. Betanken mit Gästen an Bord), Koordination von einheitlichem Equipment der Bodenverkehrsdienste durch die FDG und Eurowings, Bereitstellung von Wellenbrechern (1,9 Luftfahrzeuge inklusive Besatzung als Reserve) sowie die Ad hoc Anpassung der Flugzeugeinsatzpläne im Tagesverlauf bei kurzfristiger Bekanntgabe beispielsweise von Streiks per NOTAM.

Der **Vorsitzende** dankt der FDG und der Eurowings für ihre Präsentationen.

TOP 7: Anhängiges Planfeststellungsverfahren

Die **BVF** erläutert auf Basis einer Präsentation ihren Antrag (als Anlage 3 zur Einladung) zur Beratung des geänderten Planfeststellungsantrages (Hinweis: Die Präsentation ist als [Anlage 3](#) der Niederschrift beigefügt.). Die **BVF** empfehle der – für die Planfeststellung zuständigen – Genehmigungsbehörde schnellstmöglich einen Planfeststellungsbeschluss inklusive verschärfter Nachtflugregelung oder hilfsweise eine entkoppelte und deutlich verschärfte Nachtflugregelung zu erlassen. Darüber hinaus beanstandet die **BVF** mit Blick auf die Verfahrensführung, dass die Genehmigungsbehörde bei dem sechstägigen Erörterungstermin nicht anwesend gewesen sei. Aus Sicht der **BVF** sei der geänderte Antrag der FDG mit dem Wegfall des Flugbewegungsdeckels in Höhe von 131.000 Flugbewegungen (in den sechs verkehrsreichsten Monaten) marginal, sodass die Genehmigungsbehörde zügig über den Antrag entscheiden könne. Kernforderungen der **BVF** zur Verschärfung der Nachtflugregelung seien, dass die HBC- und off-block-Regelungen entfallen und eine Ausnahmeerlaubnis der örtlichen Luftaufsicht für jeden Start nach 22:00 Uhr und jede Landung nach 23:00 Uhr erforderlich werde. Aus Sicht der **BVF** müsse zudem eine neue, größere und verschließbare Lärm-schutzhalle beauftragt und errichtet werden. Außerdem seien fünf oder sechs Enteilsungspositionen einzurichten. Die **BVF** sei der Ansicht, dass die beantragte Flexibilisierung der Bahnnutzung dem Angerlandvergleich widerspreche.

Das **MUNV** teilt mit, dass die Genehmigungsbehörde aus verfahrensrechtlichen Gründen zu einem laufenden Planfeststellungsverfahren keine inhaltlichen Aussagen treffen dürfe. Die Antragstellerin habe die Änderung ihres Antrags erklärt. Die Änderung beschränke sich nicht auf die Beibehaltung des Flugbewegungsdeckels in Höhe von 131.000 Flugbewegungen (in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres). Die Antragstellerin begehre zudem, innerhalb dieses Flugbewegungsdeckels das Bewegungskontingent für die Großluftfahrt auf 128.000 Bewegungen in den sechs verkehrs-

reichsten Monaten zu erweitern. Dies werfe für die Genehmigungsbehörde neue tatsächliche und rechtliche Fragestellungen auf, die einer Klärung zugeführt werden müssten. Gegebenenfalls könne die Antragstellerin ihrerseits zum aktuellen Stand des Verfahrens berichten.

Die **FDG** erklärt, sie habe die Öffentlichkeit umfassend über die Inhalte der Antragsänderung informiert. Sie verweist auf eine diesbezügliche Broschüre, die sie gerne zur Information der Kommission der Niederschrift beifügen könne (Hinweis: Die Broschüre ist als [Anlage 6](#) der Niederschrift beigefügt.). Die **FDG** teilt mit, dass derzeit eine neue Luftverkehrsprognose auf Basis des Jahres 2023 erstellt werde, die der Genehmigungsbehörde voraussichtlich in diesem Jahr vorgelegt werde. Auf Grundlage der Prognose würden dann ggf. neue Auswirkungsbetrachtungen erstellt.

Das **MUNV** ergänzt vor dem Hintergrund der beanstandeten Abwesenheit der Genehmigungsbehörde im Erörterungstermin, dass es den Eindruck vermeiden wolle, die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung würden von dieser nicht berücksichtigt. Grund für ihre Abwesenheit sei u.a., dass sich die Genehmigungsbehörde (während des laufenden Verfahrens) an Diskussionen im Erörterungstermin nicht inhaltlich mit festlegenden Einschätzungen oder Bewertungen zur Sache äußern könne. Über den Inhalt der Erörterungen und Anträge im Termin sei sie aber durch die – für jeden Verhandlungstag erstellten – Wortlautprotokolle, die Bestandteil der Verfahrensunterlagen sein müssen, im Detail informiert. Die eingehende behördliche Prüfung aller Einwendungen aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung habe u.a. zu dem Ergebnis geführt, dass Unterlagen von der Antragstellerin überarbeitet oder neu erstellt werden mussten und hierzu eine weitere (zweite) Öffentlichkeitsbeteiligung stattfand.

Die **Eurowings** erklärt, sie warne vor einer Streichung der Ausnahmeregelung für verspätete Landungen von Home-Base-Carriern in der Zeit zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr. Nach den Vorgaben der Hersteller seien strikte Wartungsintervalle für die Luftfahrzeuge einzuhalten. Für diese Wartungen unterhalte die Eurowings am Flughafen Düsseldorf einen eigenen Technikbetrieb, der Arbeitsplätze am Standort schaffe. Konsequenz eines Wegfalls der Regelung seien Folgeverspätungen am nächsten Tag, da das Luftfahrzeug dann bereits nicht mehr pünktlich morgens seinen Umlauf in Düsseldorf beginnen könne. Die Eurowings erklärte, sie lade alle Mitglieder der Kommission herzlich in die Verkehrszentrale nach Köln ein, wo sie einen Einblick in die täglichen operativen Abläufe der Luftverkehrsgesellschaft erhalten würden.

Die **Stadt Heiligenhaus** bittet die Kommission, dass heute zu diesem Antrag der BVF noch kein Beschluss gefasst werde, sondern zunächst eine Stellungnahme der Genehmigungsbehörde und die Luftverkehrsprognose abgewartet werden solle.

Die **BVF** erklärt, sie sehe keinen Grund dafür, nicht über den Antrag zu entscheiden. Sie wolle nicht den Luftverkehr verbieten, es solle lediglich für alle Landungen nach

23:00 Uhr eine Ausnahmegenehmigung erforderlich werden. Bei guten Gründen für eine Verspätung des Luftfahrzeugs solle dann eine Genehmigung erteilt werden.

Die **FDG** erklärt, dass die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens durch verspätete Landungen nach 23:00 Uhr ein wichtiges Thema seien. Jede Verspätung in der Nacht sei eine zu viel. Gleichzeitig sei der Flughafen jedoch ein erheblicher Wirtschaftsfaktor und großer Arbeitgeber in der Region. Der Luftverkehr erhole sich weltweit nach der Pandemie. Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland erfolge im europäischen und weltweiten Vergleich jedoch sehr langsam. Grund dafür seien u.a. hohe Steuern und Luftsicherheitsgebühren. Das Ausland sei für Luftverkehrsgesellschaften vor diesem Hintergrund attraktiver. Eine Streichung der HBC-Regelung sei in diesem Zusammenhang sehr problematisch, da das im europäischen Vergleich verringerte Verkehrswachstum in Deutschland maßgeblich auf den deutschen Fluggesellschaften mit Home-Base-Carrier-Status basiere. Bei Streichung der HBC Regelung würde der Standort Düsseldorf deutlich unattraktiver. Schließlich sei die Umleitung von Flugbewegungen zu den Flughäfen Köln/Bonn und Münster/Osnabrück mit Unannehmlichkeiten für die Passagiere und Kosten verbunden. Die FDG werde weiterhin alles dafür tun, Verspätungen zu verringern.

Die **Stadt Düsseldorf** ist nicht der Ansicht, dass eine Vertagung des Antrages notwendig sei.

Die **Stadt Duisburg** teilt mit, dass die betroffenen Kommunen, die BVF und die Kommission bereits umfassend im Hinblick auf den ursprünglichen Antrag im Verfahren beteiligt worden seien. Entsprechende Stellungnahmen lägen der Genehmigungsbehörde vor. Er fragt, ob vor diesem Hintergrund über den Antrag der BVF noch entschieden werden müsse.

Das **MUNV** weist darauf hin, dass die von der BVF zur Begründung ihres Antrags zitierte Rechtsprechung zu den Flughäfen Leipzig/Halle, Frankfurt und Berlin Schönefeld jeweils im Hinblick auf Zulassungsverfahren für (teils erhebliche) Kapazitätserweiterungen der Flugbetriebsinfrastruktur ergangen sei. Davon sei jedoch der behördliche Eingriff in eine bestandskräftige Betriebsgenehmigung – so wie er von der BVF hilfsweise beantragt werde – zu trennen. Ein solcher Eingriff in „bestehende Verhältnisse“ unterliege hohen rechtlichen Voraussetzungen.

Der **Vorsitzende** lässt sodann über die von der Stadt Heiligenhaus vorgeschlagene Vertagung des Antrages der BVF (vgl. Anlage 3 der Einladung zur 113. Sitzung)

mit folgendem Ergebnis abstimmen:

Gegenstimmen	= 9
Enthaltungen	= 2
Zustimmungen	= 8

Die Vertagung wurde abgelehnt.

Der **Vorsitzende** lässt über den Antrag der BVF vom 07.03.2024 (vgl. Anlage 3 der Einladung zur 113. Sitzung) mit einer kleinen Änderung („empfiehlt“ statt „fordert“)

„Die FLK **empfiehlt** der Genehmigungsbehörde dementsprechend und schnellstmöglich einen Planfeststellungsbeschluss inklusive verschärfter Nachtflugregelung (s. zur konkreten Ausgestaltung Ziff. 2 des Antrags der BVF vom 07.03.2024) oder hilfsweise eine entkoppelte und deutlich verschärfte Nachtflugregelung zu erlassen.“

mit folgendem Ergebnis abstimmen:

Gegenstimmen	= 4
Enthaltungen	= 6
Zustimmungen	= 9

Der Beschluss wurde gefasst.

TOP 8: Nachtflüge bei der Fußball-Europameisterschaft 2024

Die **BVF** bittet die Genehmigung, einen Sachstand zur Thematik mitzuteilen.

Das **MUNV** weist darauf hin, dass die in Presseartikeln vom Jahresanfang enthaltene Information, der Bund habe für den Zeitraum der Herren-Fußball-Europameisterschaft 2024 Nachtflugverbote an den Flughäfen in Deutschland aufgehoben, nicht richtig sei. Für etwaige Entscheidungen in diesem Zusammenhang seien die Landesluftfahrtbehörden zuständig. Das MUNV als oberste Landesluftfahrtbehörde gehe davon aus, dass das bestehende dezentrale Flugplatzsystem mit den sechs Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Dortmund, Niederrhein/Weeze, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt sowie kleineren Verkehrslandeplätzen gewährleistet, dass Flugbewegungen im Zusammenhang mit der Fußball-EM grundsätzlich innerhalb der jeweils geltenden regulären Betriebszeiten durchgeführt werden können. Insoweit sei zu beachten, dass in Nordrhein-Westfalen drei von den Spielorten aus erreichbare Flughäfen mit 24-Stunden-Betrieb liegen. Selbstverständlich seien Flugbewegungen aus diplomatischen Gründen zur Beförderung ausländischer Staatsgäste bei einer Veranstaltung wie der Fußball-EM zu erwarten und vor dem Hintergrund völkerrechtlicher Verpflichtungen auch zulässig. Auch komme bei – nach Einschätzung der zuständigen Sicherheitsbehörden aus dem Geschäftsbereich des Innenministeriums – bestehender akuter Gefahr für die öffentliche Sicherheit die Erteilung von Ausnahmen durch die

örtliche Luftaufsicht in Betracht. Die Genehmigungsbehörde sehe jedoch kein Erfordernis für eine generelle Lockerung der geltenden Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Düsseldorf.

Die **BVF** erklärt, dass sich ihr Antrag angesichts Ausführungen der Genehmigungsbehörde erledigt habe und dankt der Genehmigungsbehörde.

TOP 7: Sonstiges


Die **BVF** regt an, dass der neue Präsident der BVF künftig als Gast zu den Kommissionssitzungen eingeladen werde, und bittet die Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob eine sog. „Überkreuzvertretung“ für Mitglieder mit zwei Stimmen künftig möglich sei. (Hinweis der Genehmigungsbehörde: Nach der Geschäftsordnung der Kommission nach § 32b LuftVG für den Verkehrsflughafen Düsseldorf (GO) ist eine sog. Überkreuzvertretung bei Kommissionsmitgliedern, die mit zwei stimmberechtigten Vertretern in der Kommission vertreten sind (Stadt Ratingen, Stadt Düsseldorf, FDG, BVF), grundsätzlich nicht vorgesehen. Eine **regelmäßige Überkreuzvertretung** scheidet vor diesem Hintergrund nach Bewertung durch die Genehmigungsbehörde aus und bedarf einer Änderung der Geschäftsordnung durch Beschluss der Kommission. In **Einzelfällen** dürfte eine Überkreuzvertretung derzeit ausnahmsweise zulässig sein, wenn vor der jeweiligen Sitzung das Einvernehmen der Kommission bezüglich der **ausnahmsweise** erfolgenden Überkreuzvertretung eingeholt wird.)

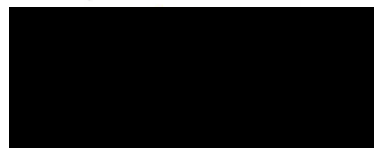
Auf Vorschlag des **Vorsitzenden** wird als neuer Sitzungstermin festgelegt:

Montag, der 04. November 2024, um 10:00 Uhr

Mit Dank an die Anwesenden schließt der **Vorsitzende** die Sitzung um 12:50 Uhr.

gez.


(Vorsitzender)



(Geschäftsführer)

Anlage 1:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

22.04.2024

Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Düsseldorf

**TOP 3: Information über für die Kommission wissenswerte
Flugsicherungsangelegenheiten:**

Änderungen der Flugverfahren im November 2024



DFS Deutsche Flugsicherung

Geplante Änderungen

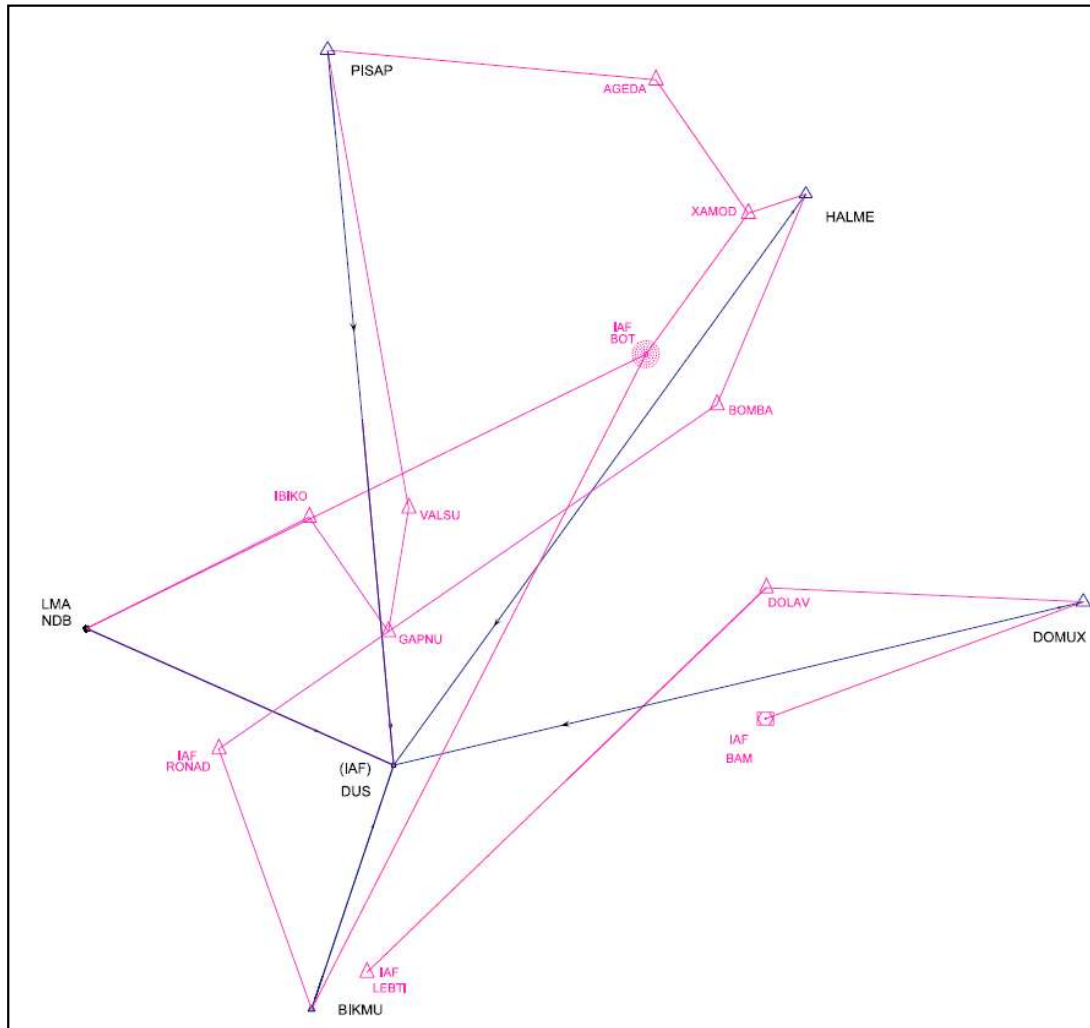
Die nachfolgenden Änderungen sollen im November 2024 umgesetzt werden.

Die DFS hat bereits in der 109. Sitzung am 27.06.2022 darüber informiert. Da sich die Umsetzung verzögert hat, werden die Änderungen hiermit erneut erläutert.

- Die Einflugverfahren (STARs) werden stark vereinfacht (zentralisiert)
- Änderung der Standard Anflugverfahren
- Änderung der Fehlanflugverfahren

Neu hinzugekommen ist die Einführung einer neuen NETEX-SID, die aber den gleichen Verlauf und die gleiche Belegung wie bisher hat.

Die Einflugverfahren (STARs) werden stark vereinfacht (zentralisiert)



Die Verfahren in Pink werden durch die in Blau dargestellten Verfahren ersetzt.

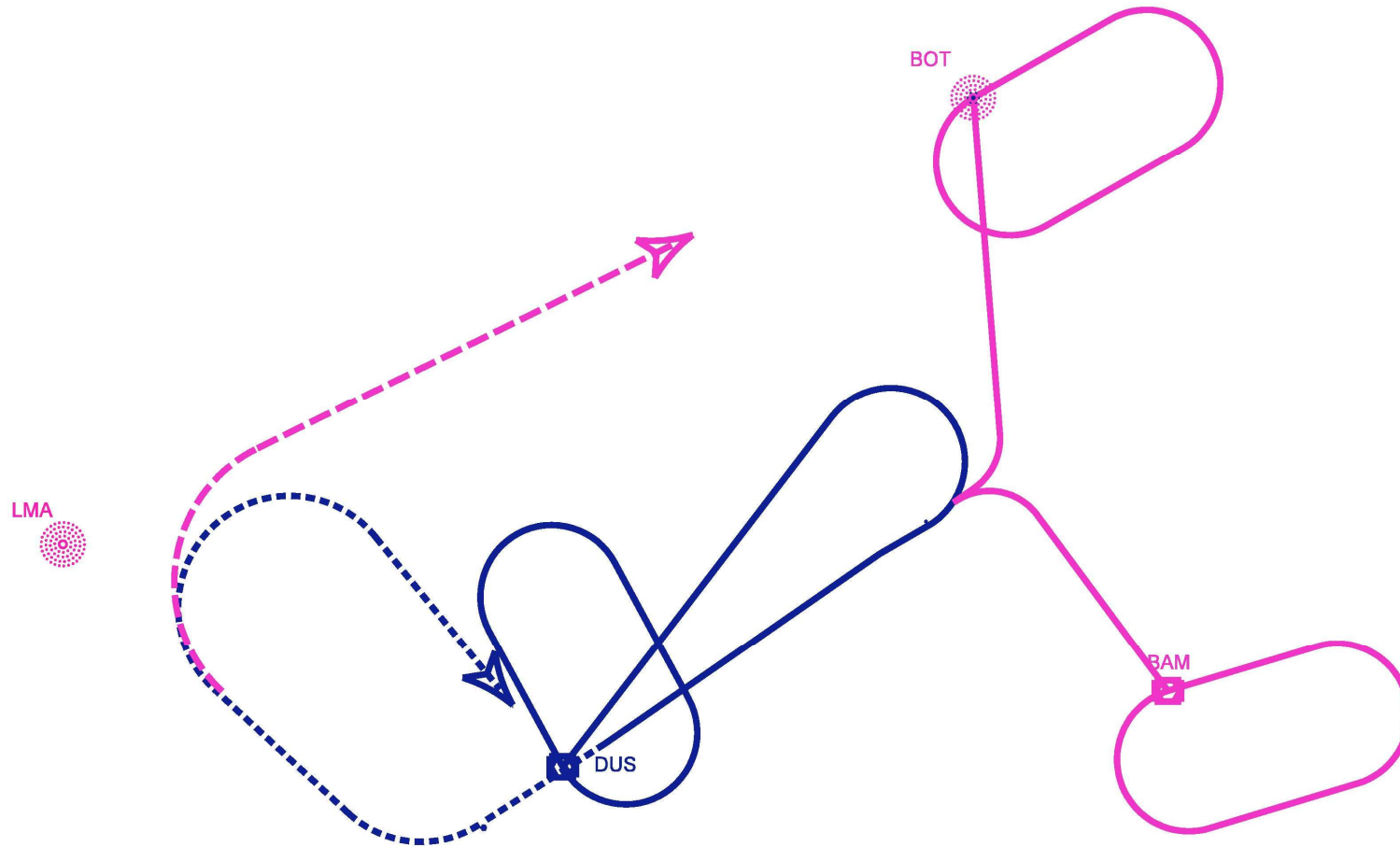
Die Einflugverfahren stellen die Verbindung von den "Luftstraßen" zu den Punkten dar, an denen die Anflugverfahren beginnen. Bisher sind dies in Düsseldorf abhängig von der Betriebsrichtung die IAF BAM und BOT für die Landebahnen 23L/R und RONAD/LEBTI für 05L/R.

Die Strecken sind Planungsgrundlage, die faktisch als Backup zur Nutzung der Transitions und der Radarführung im Fall eines Funkausfalls dienen. In der Praxis werden diese Verfahren so gut wie nie genutzt. Deshalb soll die Anzahl der Varianten reduziert werden und nur noch ein IAF (DUS) genutzt werden.

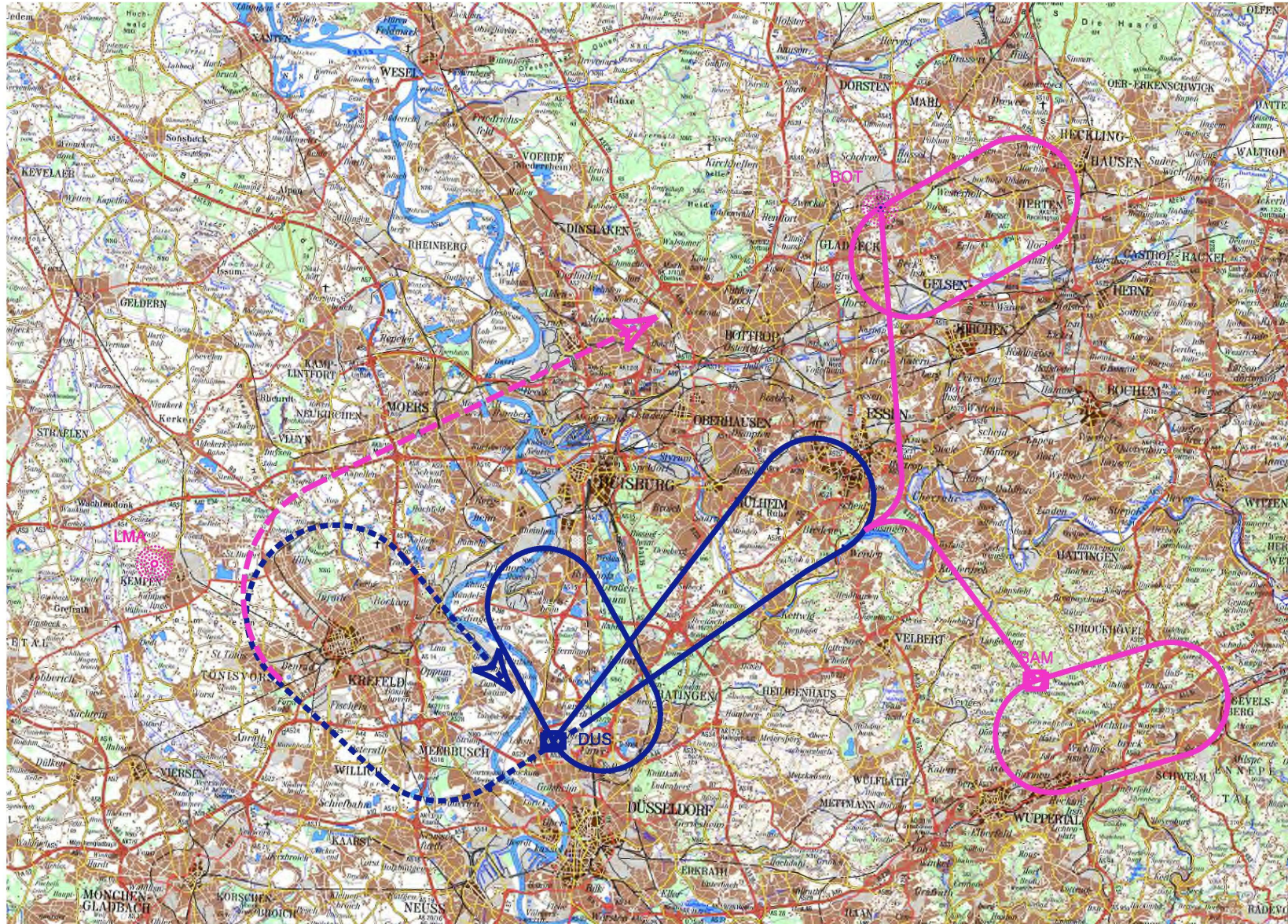
Änderung der Anflug- und Fehlanflugverfahren

- Vom neuen IAF DUS direkt am Flughafen Düsseldorf werden Anflugverfahren für alle Pisten erstellt. Der Flugweg führt dabei jeweils ca. 20 km vom Flughafen weg und dreht dann zurück in Richtung der entsprechenden Landebahn.
- Die Fehlanflugverfahren werden so geändert, dass sie wieder bei DUS enden.
- Die Fehlanflugverfahren der Nordbahn drehen früher als bisher nach Norden. Dies ergibt sich aus der Forderung, dass bei Betrieb mit zwei parallelen Pisten die Fehlanflüge der einen Piste und die Abflugstrecken der anderen Piste so bald wie möglich um mindestens 30° divergieren müssen.
- Die Quote der Fehlanflüge lag in früheren Jahren bei 0,2-0,3% der Anflüge, also selbst bei weiter steigendem Verkehr ist durchschnittlich nicht mehr als ein Fehlanflug alle 1-2 Tage zu erwarten. Diese wiederum verteilen sich auf alle vier Landebahnen.

Anflugverfahren 23L



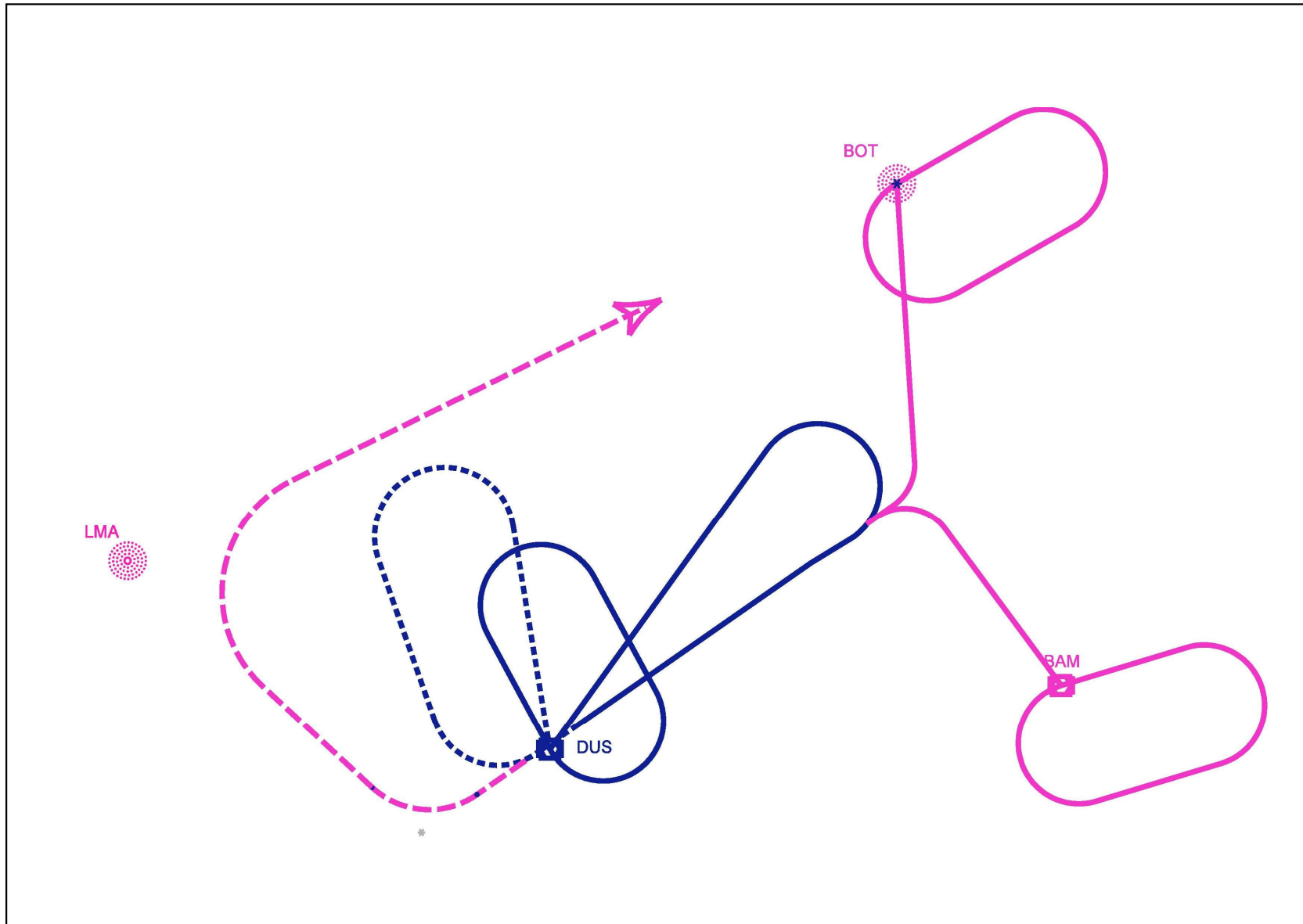
Anflugverfahren 23L



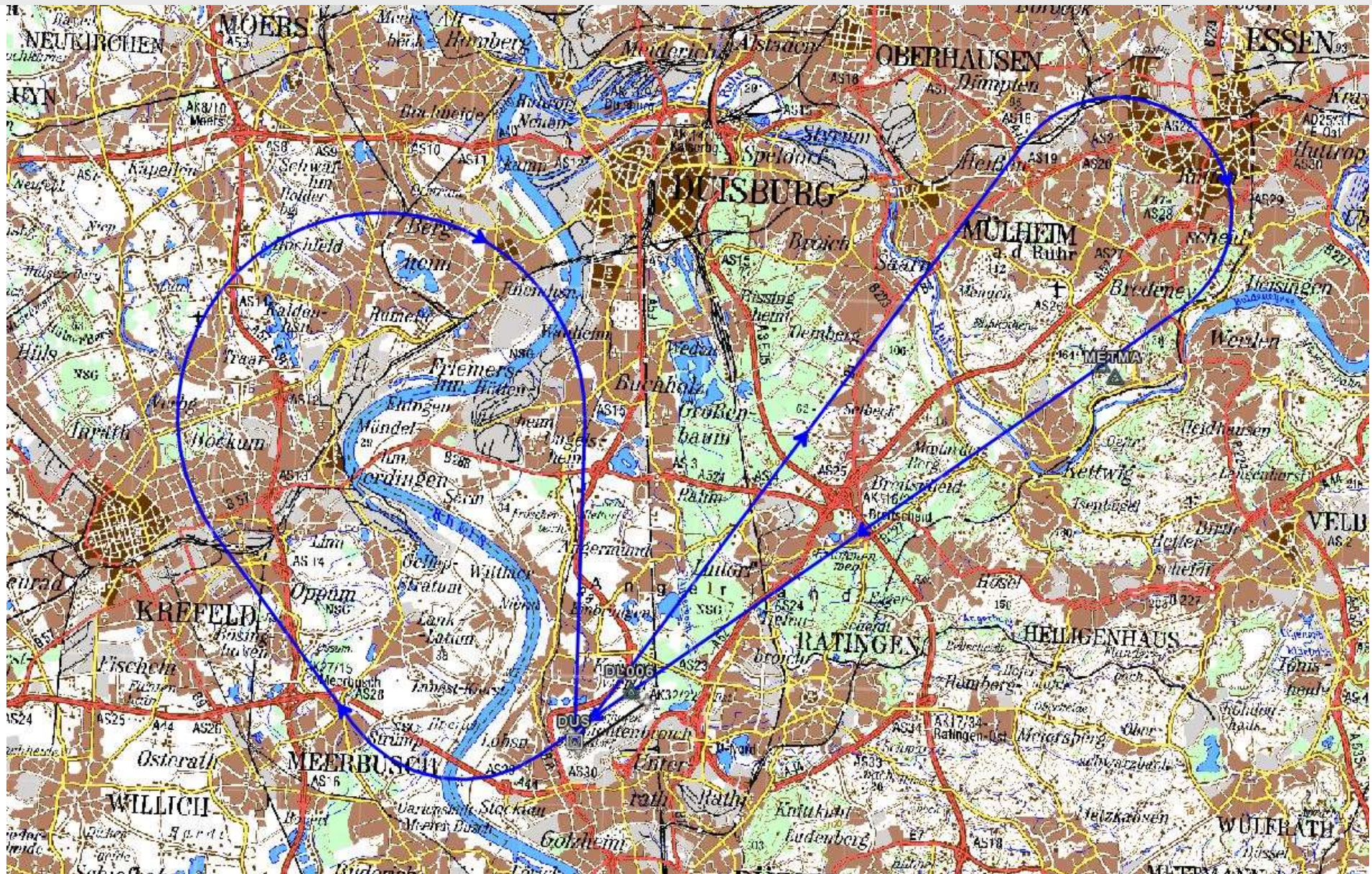
Anflugverfahren 23L



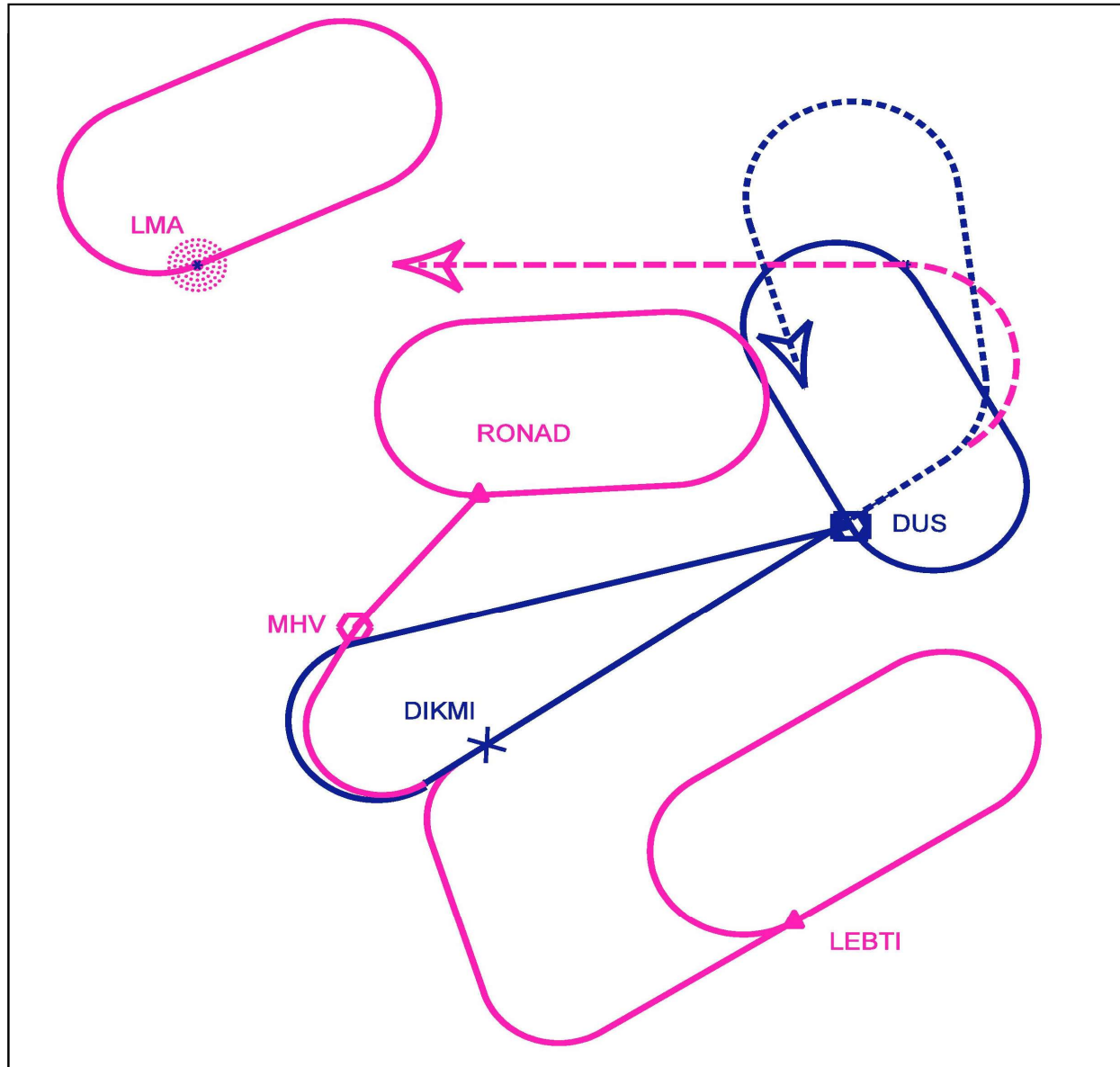
Anflugverfahren 23R



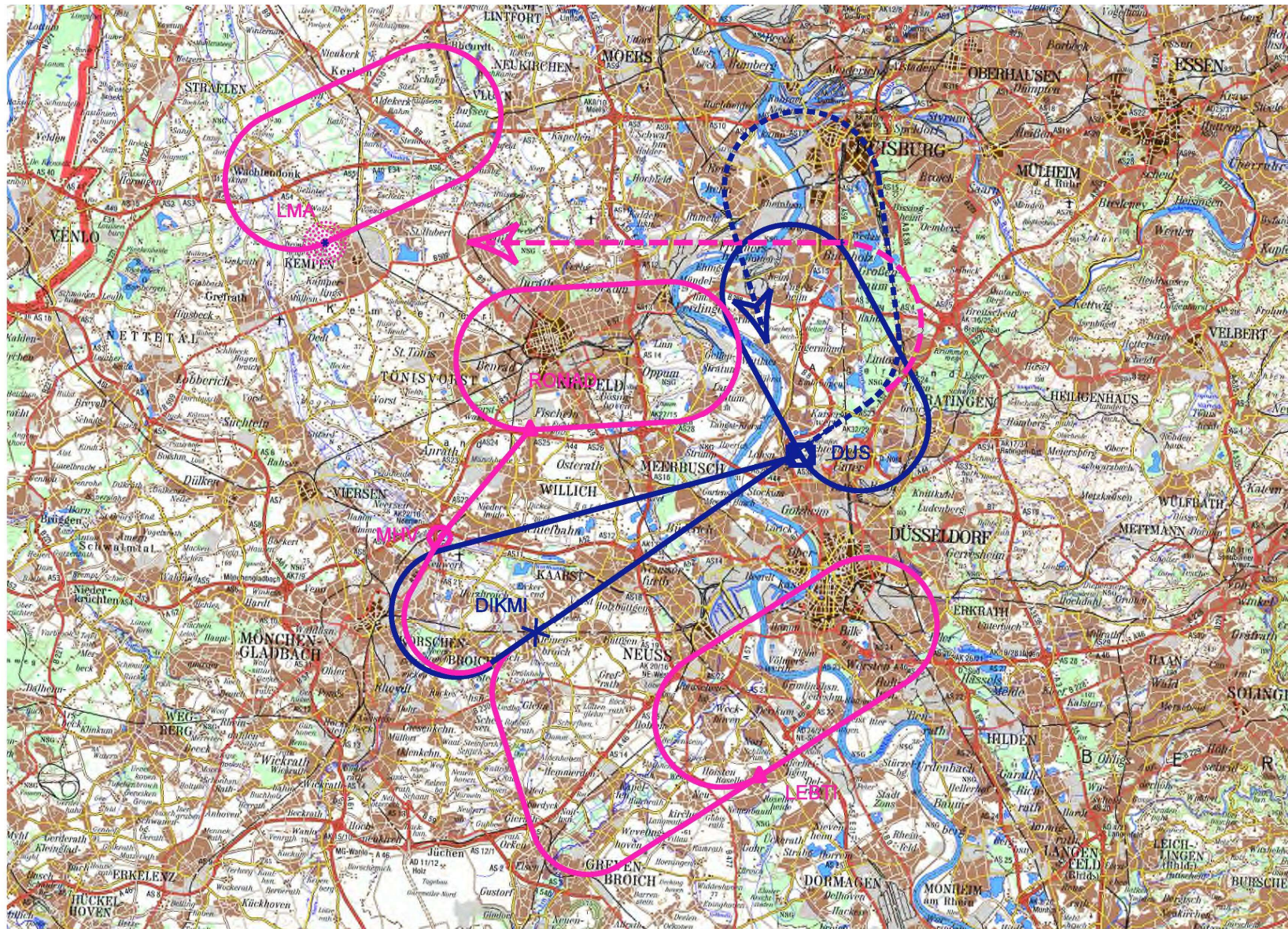
Anflugverfahren 23R



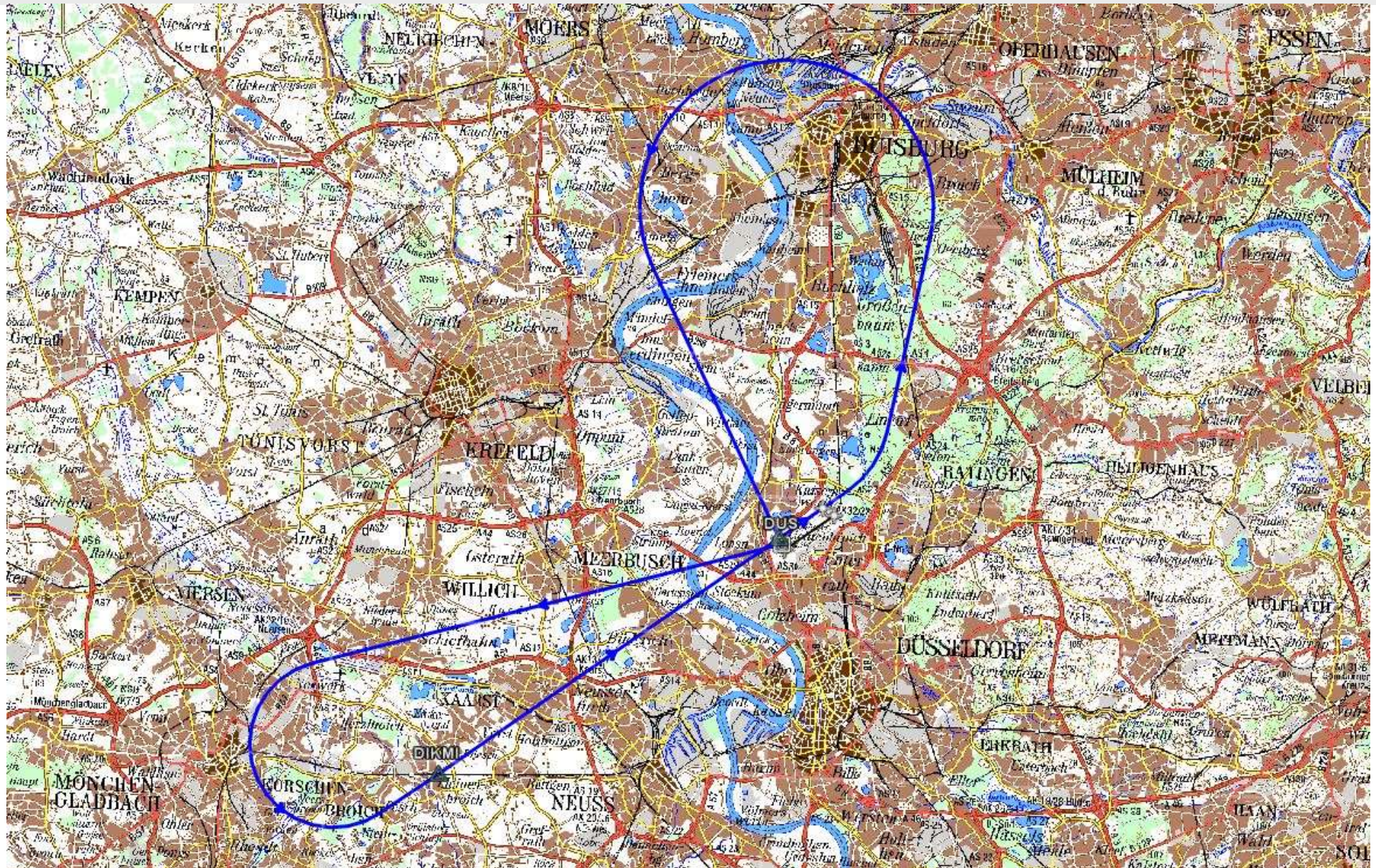
Anflugverfahren 05L



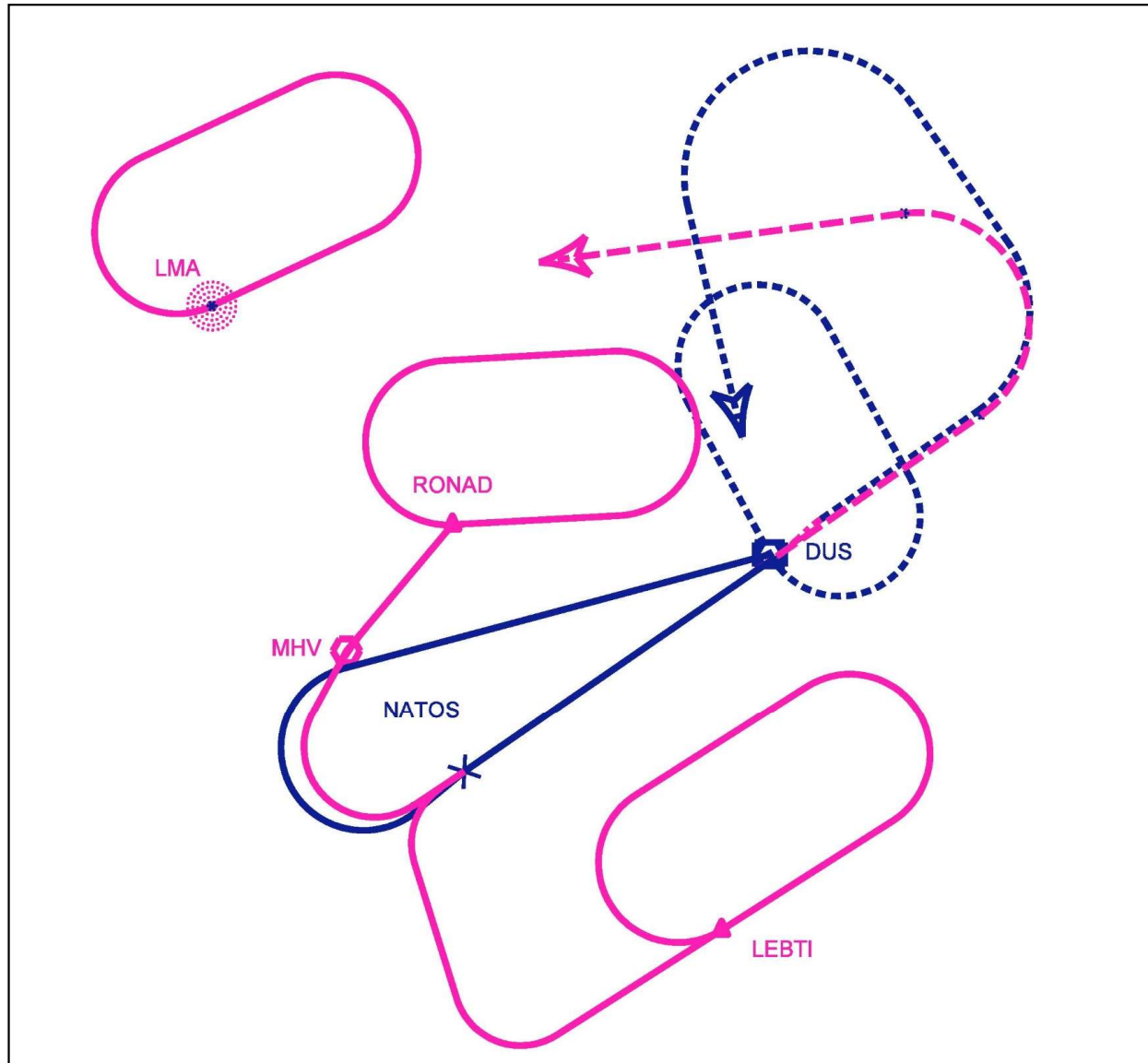
Anflugverfahren 05L



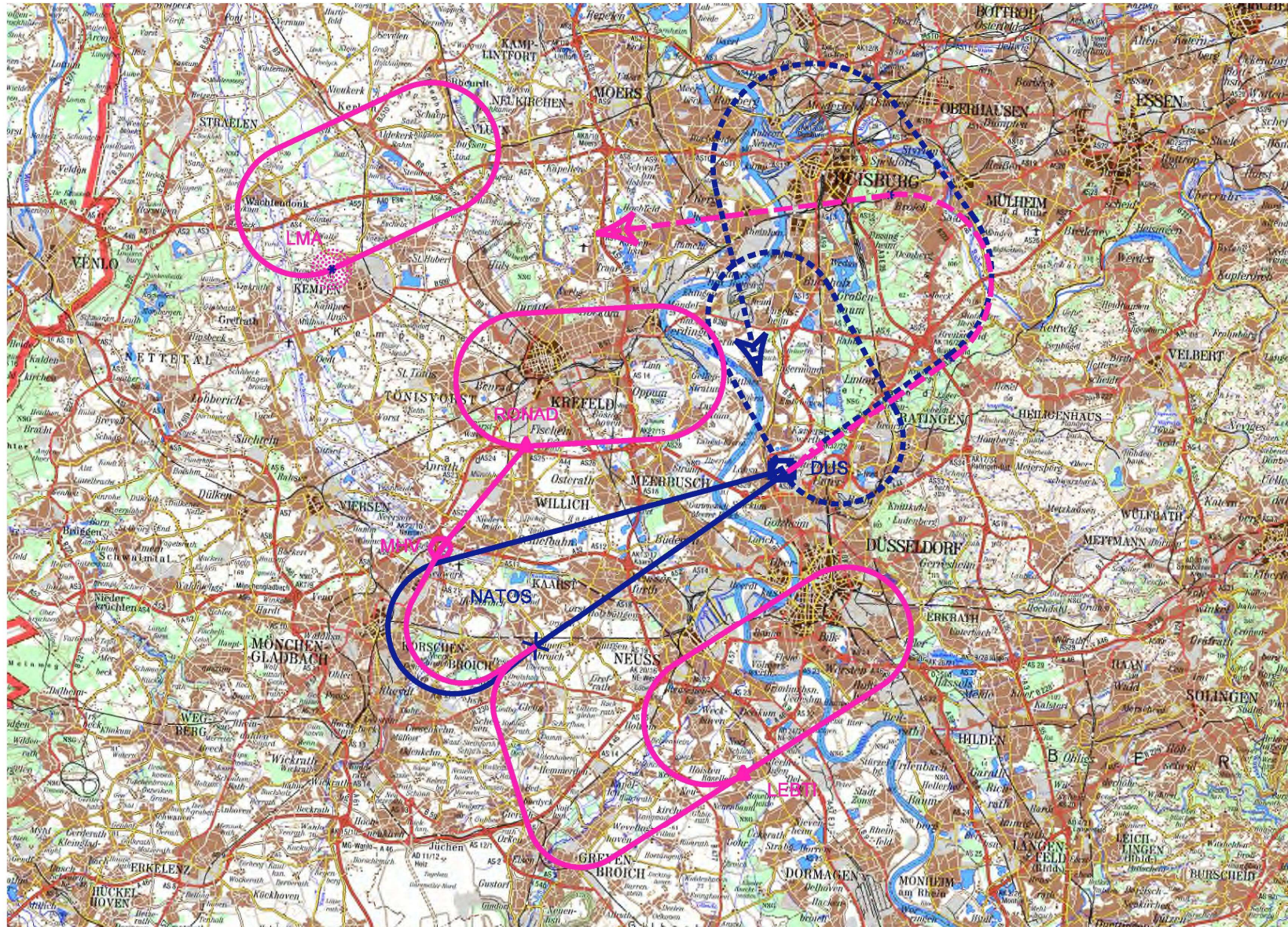
Anflugverfahren 05L



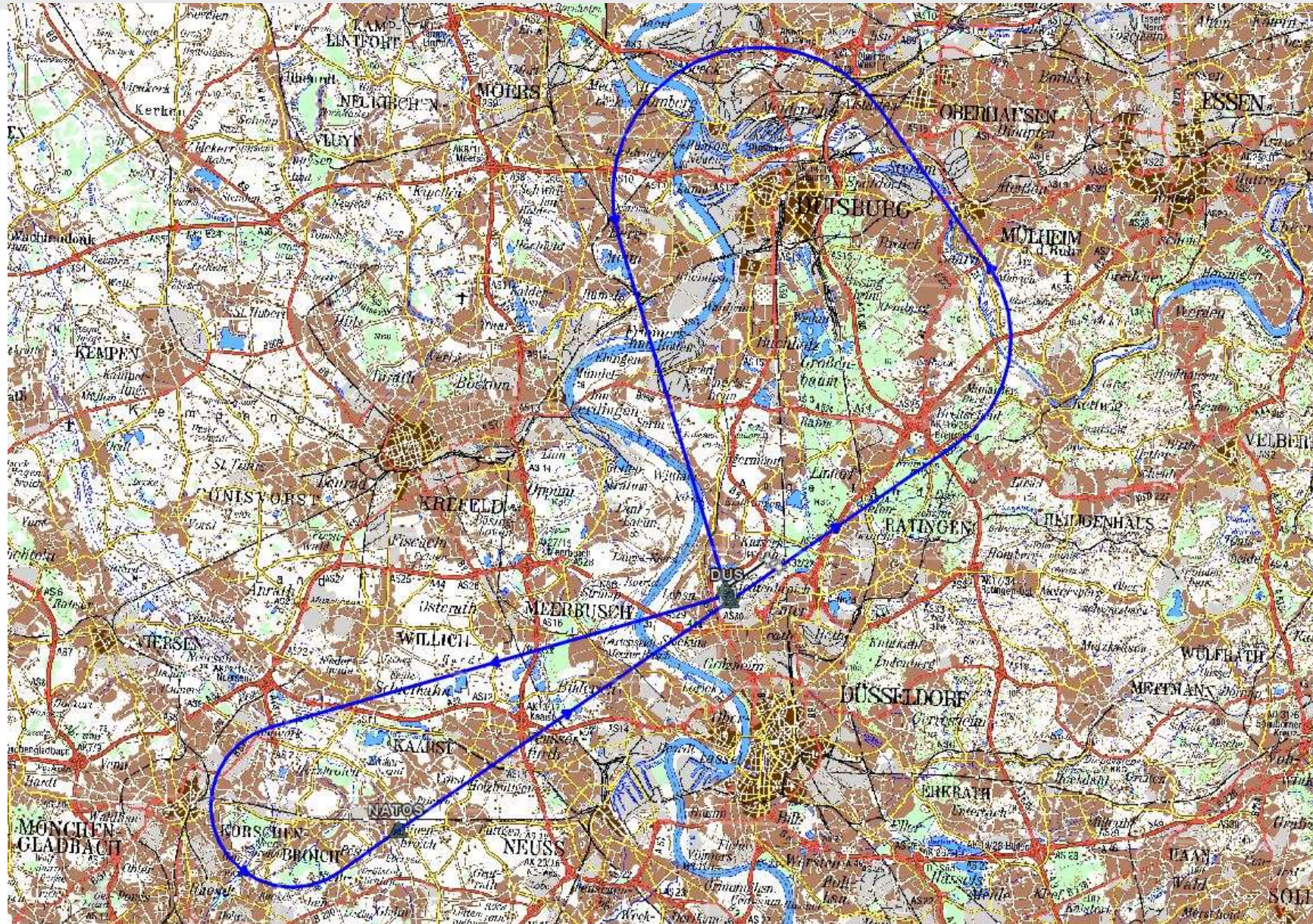
Anflugverfahren 05R



Anflugverfahren 05R



Anflugverfahren 05R



NETEX-SIDs neu

Die SIDs NETEX1K (23L), NETEX1U (23R), NETEX1X (05R) und NETEX1Y (05L) ersetzen das bisherige Verfahren für Flüge auf MODRU1T/1H/6Z/6J.

Auf diesen MODRU-SIDs gibt es aktuell zu bestimmten Zeiten die Möglichkeit, bereits ab dem Punkt NETEX (der auf der SID vor dem Punkt MODRU liegt), abzubiegen und nach RASCA oder DELOM zu fliegen. Dieses Verfahren entspricht nicht den Standards, wonach eine SID bis zu ihrem Endpunkt geflogen wird und sich dort die weiteren Strecken anschließen.

Die neuen NETEX-SIDs haben den gleichen Verlauf wie die jeweilige (unveränderte) MODRU-SID. Nur die Flüge, die bisher auf der MODRU-SID geflogen sind und bei NETEX „abgebogen“ sind, nutzen in Zukunft die neuen NETEX-SIDs. Somit sind Flugweg und Belegung der Strecken unverändert.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



DFS Deutsche Flugsicherung

Pistenwechsel im Anflug/Swingover

Düsseldorf, 24. April 2024



DFS Deutsche Flugsicherung

Pistenwechsel im Endanflug/Swingover

Ein Wechsel von einer Piste auf die benachbarte Piste ist fliegerisch grundsätzlich möglich.

Es handelt sich dabei um einen Sichtanflug, kann also nur durchgeführt werden, wenn die Wetter-(Sicht-)bedingungen ausreichend gut sind.

Die Anwendung erfolgt in Düsseldorf bisher grundsätzlich nur zur Vermeidung von Fehlanflügen (wenn die geplante Piste kurzfristig blockiert ist, kann durch einen Swingover auf der anderen Piste gelandet werden und es muss nicht durchgestartet und ein neuer Anflug durchgeführt werden).

Pistenwechsel im Endanflug/Swingover

Die DFS hält es für sinnvoll, Swingover auch zuzulassen, um kurzfristig Lücken auf der Südbahn zu nutzen. Hierdurch wird Rollzeit am Boden reduziert, die Pünktlichkeit verbessert und CO₂ sowie Lärm am Boden eingespart.

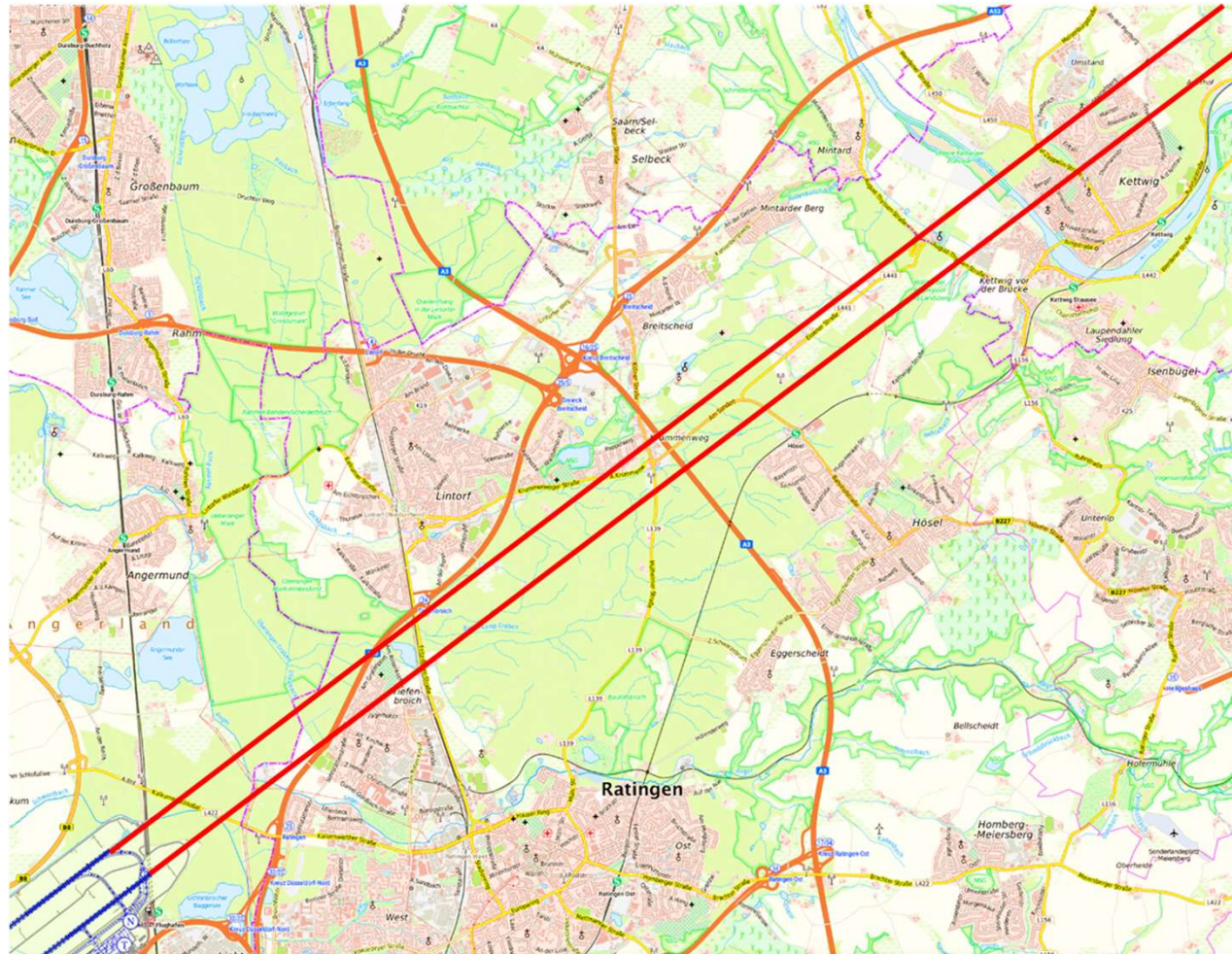
Bei hohem Verkehrsaufkommen kann das Verfahren in der Regel nicht angewandt werden, da die Südbahn dann für Abflüge benötigt wird.

Das Verfahren soll auf die Betriebsrichtung 23 beschränkt sein und in einem Probebetrieb getestet werden. Hierbei soll geprüft werden, ob die Beschreibung des Verfahrens für Piloten verständlich ist, ob es wie beabsichtigt fliegbar ist und ob es wie erwartet keine negativen Lärmauswirkungen hat.

Der Probebetrieb soll in der ersten Phase mit ausgewählten Piloten durchgeführt und danach auf alle Airlines ausgeweitet werden.

Pistenwechsel im Endanflug/Swingover

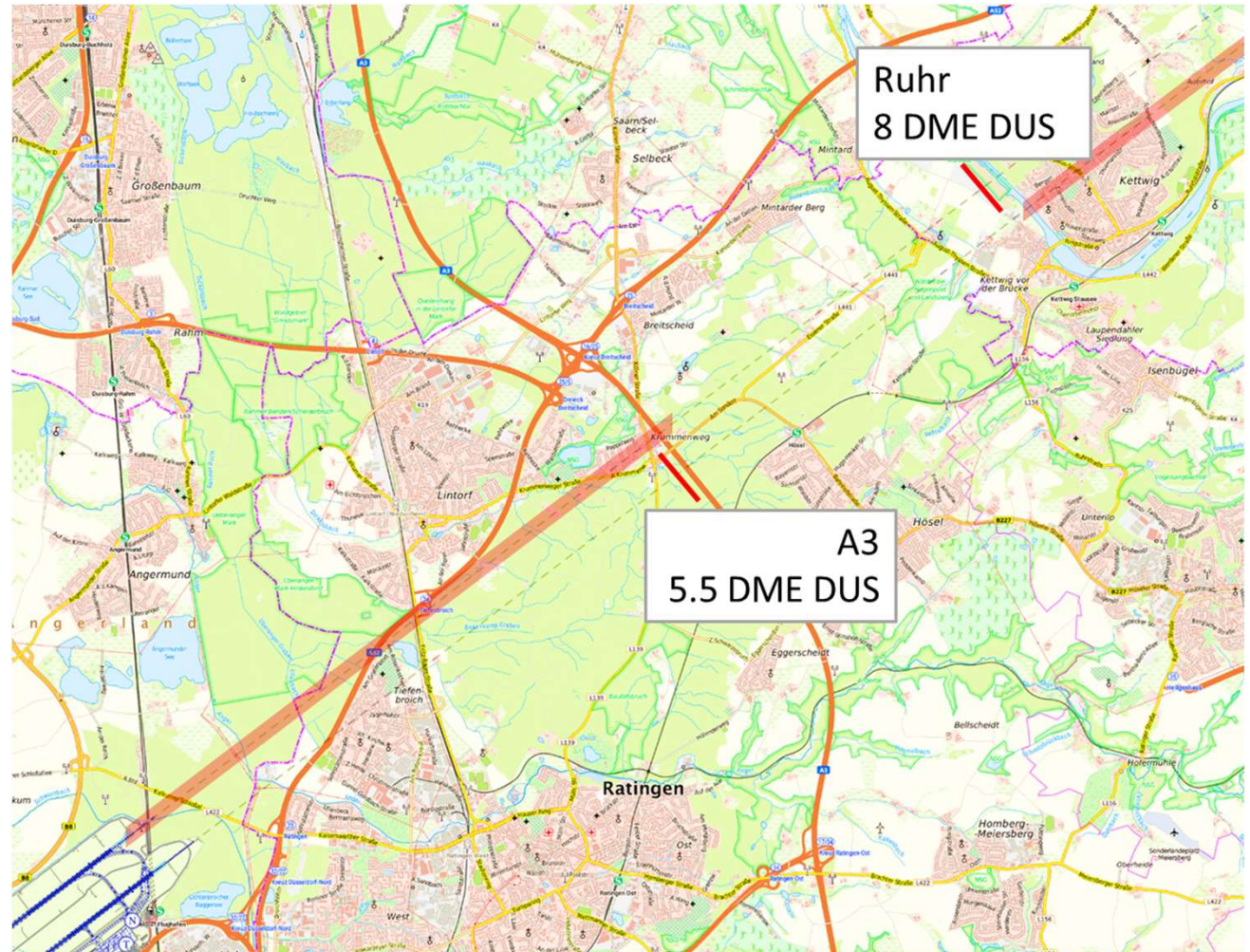
Endanflug 23L/23R



Pistenwechsel im Endanflug/Swingover

Swingover 23R => 23L

- Beginn nach Überflug Kettwig/Ruhr
- Beendet vor Überflug Lintorf
- Während des Wechsels keine besondere Betroffenheit



Fragen/Beratung

Anlage 3:

FLK DUS 22.April 2024



Christoph Lange
 Postfach 2327
 40670 Meerbusch
 Tel.: 02159 2367
~~Mobile: 0170 8878872~~
 Email: langeBgF@yahoo.de

1

Vergleich 2023 mit 2022 lt. Verkehrsministerium:

22-23 Uhr -23:30 -00:00 nach 00:00 5-6 Uhr

7.773	972	316	67	8	9.136
6.999	983	418	60	6	8.466
774	-11	-102	7	2	670

3

Gesamtjahr 2023:

0	5	442	38	10	1	1	492	2	497	100,0	16,6
0	4	394	28	17	6	0	445	7	449	100,0	14,5
0	32	7.773	972	316	67	8	9.136	54	9.168	100,0	25,1

Gesamtjahr 2019 (das letzte Jahr vor Corona, damals verglichen mit 2018 (letzte Zeile)):

0	62	472	27	13	0	2	514	1	576	100,0	18,6
2	993	9.103	1.149	259	38	37	10.586	40	11.579	100,0	31,7
3	1.562	8.630	1.574	405	38	58	10.705	26	12.267	100,0	33,6
-1	-569	473	-425	-146	0	-21	-119	14	-688	0,0	-1,9

- 1330 -177 +57 +29 - 29 -1450
 22-23 Uhr -23:30 -00:00 nach 00:00 5-6 Uhr **2023 vs. 2019 !**
 - 15% - 15% **+ 22%** **+76%** - 78% -14%

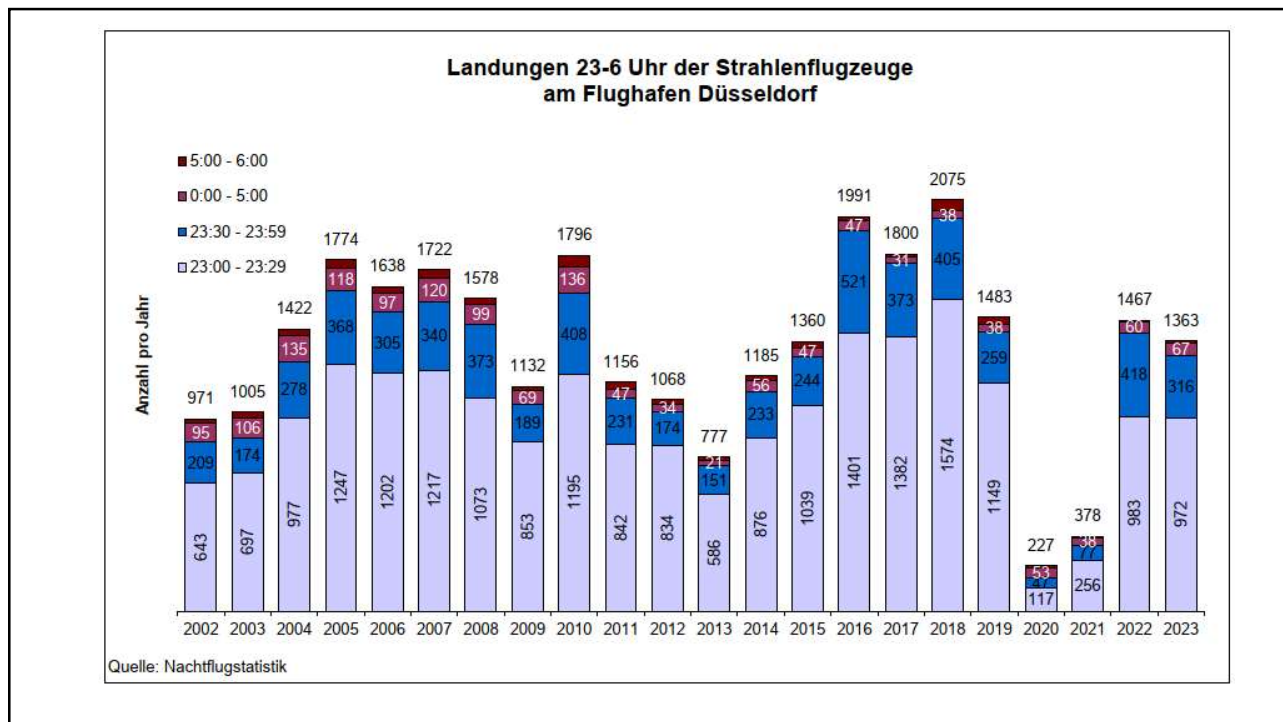
4

Nur zur Absicherung: dies ist die Originaldatei aus 2019, Quelle: VM, gern nachprüfen ☺

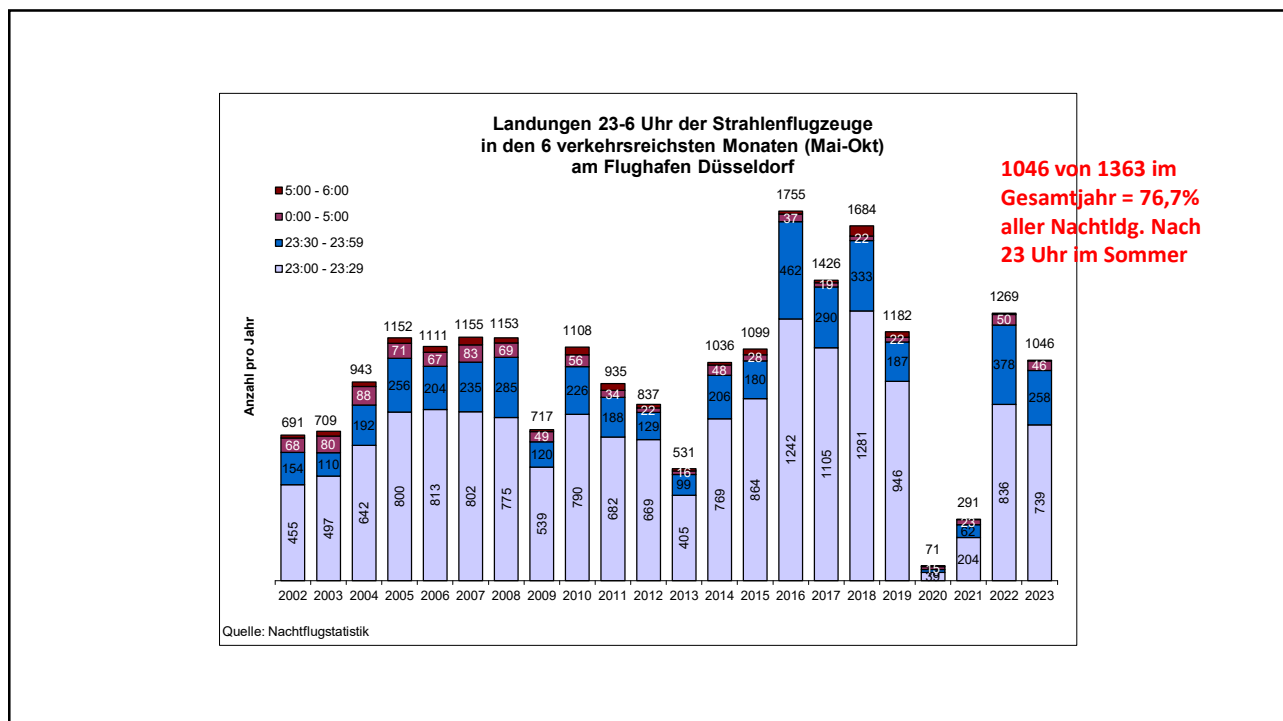
Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2019

6	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge										Statistische Auswertung					
	7	8	9	10	11	Zeitraum										12	13	14	15		
						12	13	14	15	16	17	18	19	20	21					22	23
7	Monat	>H MTOW	>H MTOW	>H MTOW	>H MTOW	Summe											Summe	Rettungflüge	Gesamtflanz.	Kap. 3/Bonus	Durchschnitt
8		22.00-06.00	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-06.00	Sp. 1 - 4	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-23.59	00.00-05.00	05.01-06.00	Sp. 6 - 10	v. Sp. 7 - 10	Sp. 9 + 11	in % v. Sp. 11	pro Nacht					
9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15					
10	Januar	5	66	2	0	73	625	56	15	2	1	699	2	772	100,0	24,9					
11	Februar	8	50	1	0	59	554	27	6	3	1	591	4	650	100,0	23,2					
12	März	5	81	2	0	88	686	43	15	6	4	754	2	842	100,0	27,2					
13	April	5	51	4	0	60	752	43	17	2	0	814	1	874	100,0	29,1					
14	Mai	7	75	2	1	85	924	106	23	1	2	1056	2	1141	100,0	36,8					
15	Juni	5	93	13	0	111	901	188	43	3	6	1141	3	1252	100,0	41,7					
16	Juli	7	79	6	0	92	936	158	32	7	1	1134	4	1226	100,0	39,5					
17	August	7	90	2	0	89	948	173	31	3	4	1159	5	1248	100,0	40,3					
18	September	4	92	7	0	103	910	155	40	4	7	1116	4	1219	100,0	40,6					
19	Oktober	7	99	9	1	116	877	166	18	4	7	1072	8	1188	100,0	38,3					
20	November	2	52	1	0	55	518	7	6	3	2	536	4	591	100,0	19,7					
21	Dezember	6	56	0	0	62	473	27	13	0	2	514	1	576	100,0	18,6					
22	Summe	68	874	49	2	993	9.103	1.149	259	38	37	10.586	40	11.579	100,0	31,7					
23	Vorjahr	62	1.315	182	3	1.562	8.630	1.574	405	38	58	10.705	26	12.267	100,0	33,6					
24	Differenz	6	-441	-133	-1	-569	473	-425	-146	0	-21	-119	14	-688	0,0	-1,9					

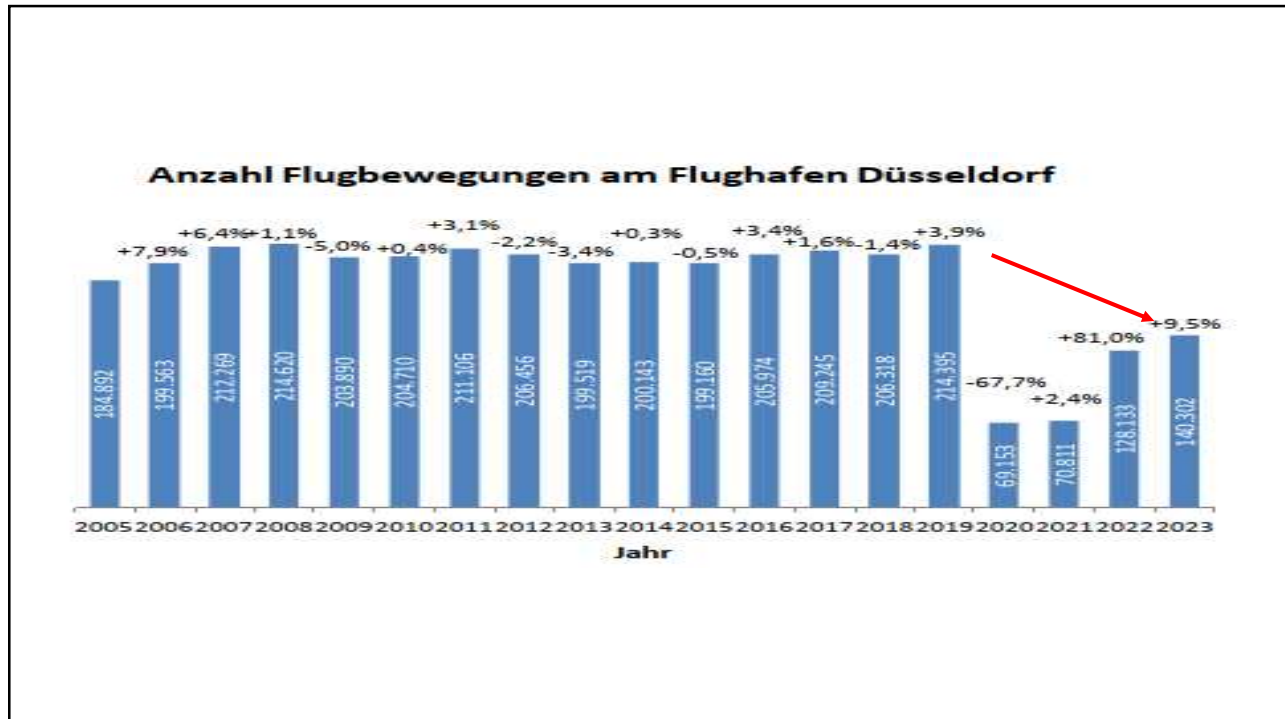
5



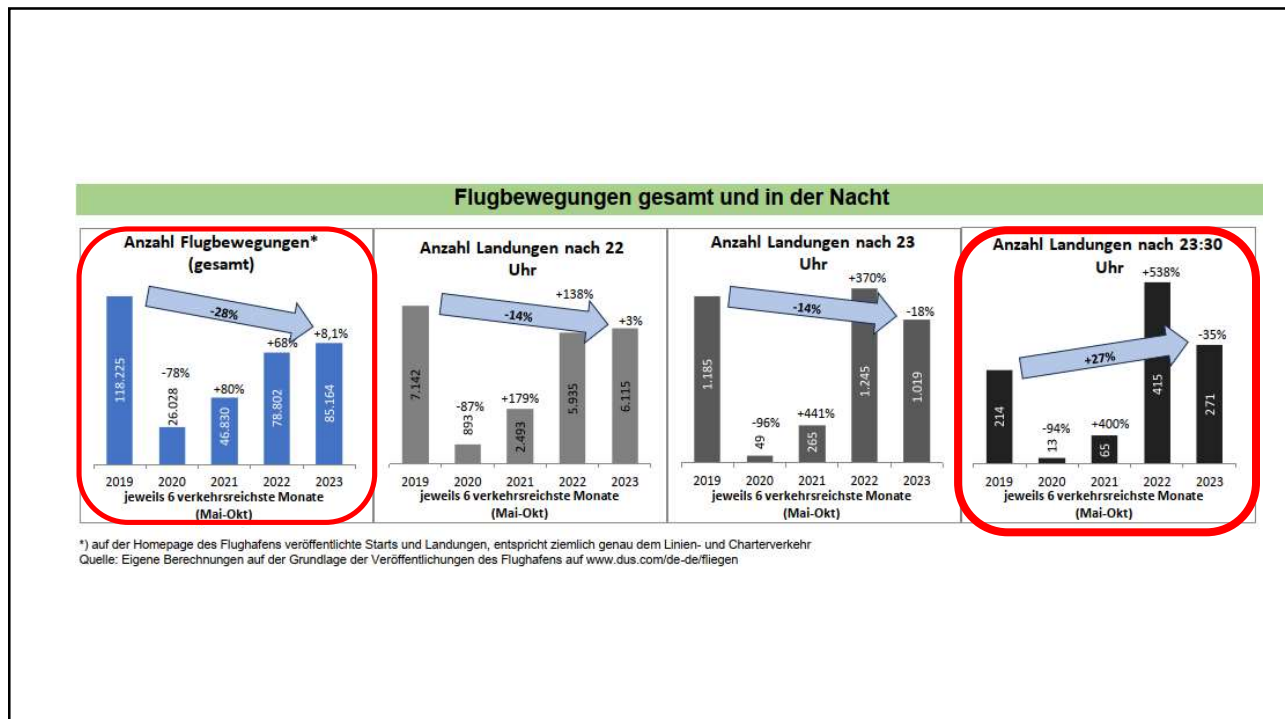
6



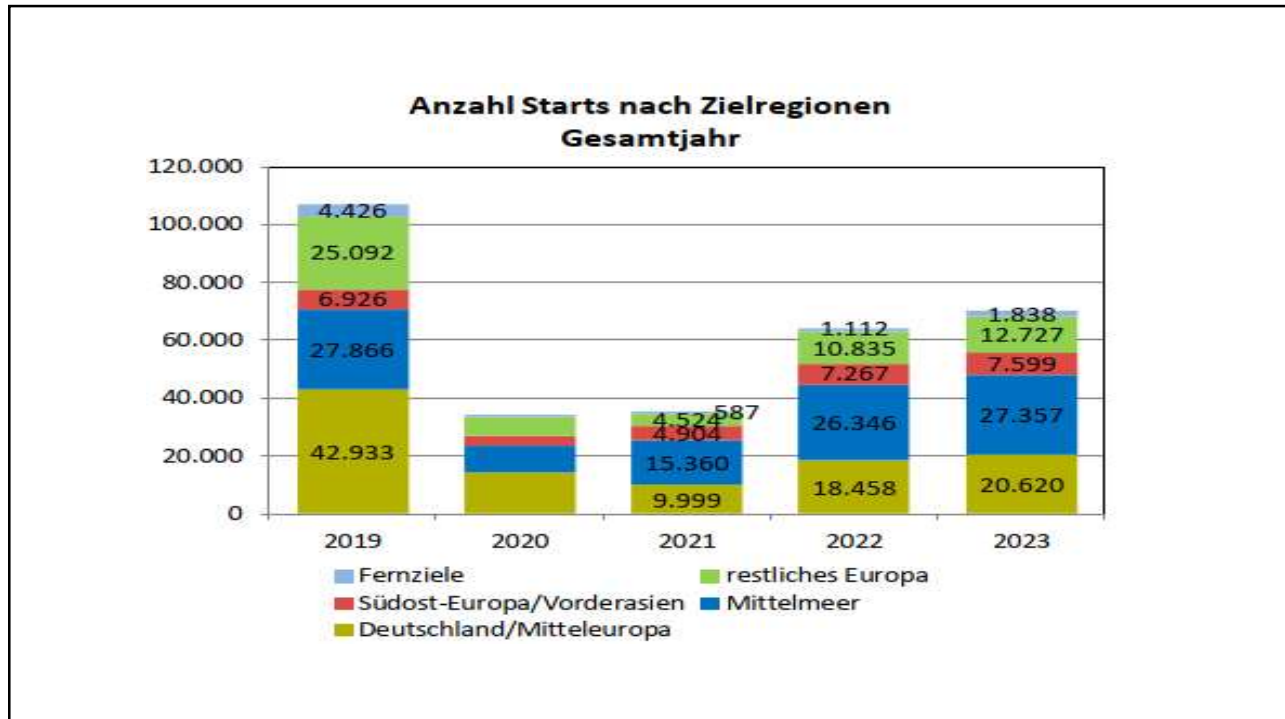
7



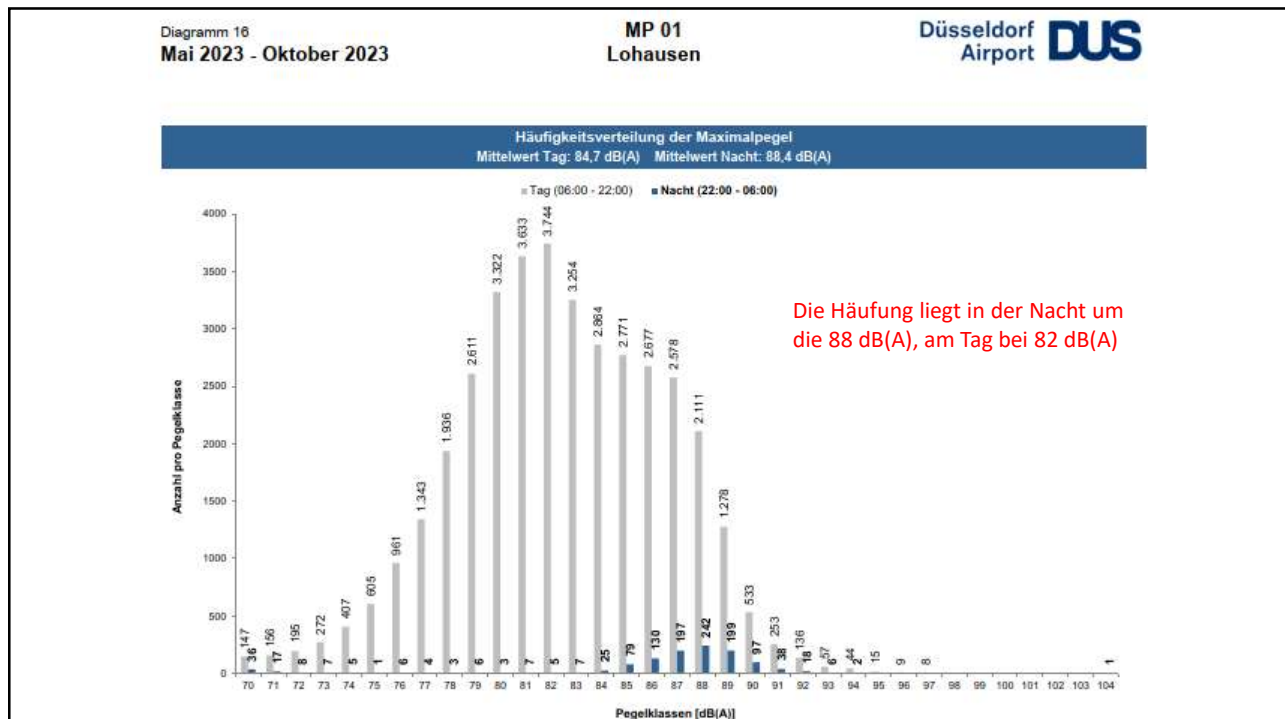
8



9



10



11

Die hier geltende Nachtflugbeschränkung enthält einen solchen Vorbehalt in Ziffer 8 Satz 2, wo es heißt:

„Eine Änderung dieser Beschränkungen bleibt vorbehalten, wenn insbesondere neue umwelttechnische oder –rechtliche Rahmenbedingungen, wie z.B. veränderte gesetzliche Vorschriften oder Änderungen der Vorschriften für die Lärmzulassung für Luftfahrzeuge nach ICAO Annex 16, diese geboten erscheinen lassen oder aber Entwicklungen in der Regionalpolitik oder im internationalen Luftverkehrsmarkt diese erfordern.“

geben sieht. Dies legt nahe, dass der Vorbehalt für Änderungen der tatsächlichen oder rechtlichen Situation geschaffen wurde, die zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung 2002/2007 zugrunde gelegt wurde. Die Formulierung „insbesondere“ wird üblicherweise verwendet für nicht abschließende Aufzählungen. Hieraus kann gefolgert werden, dass bei Änderungen der tatsächlichen oder rechtlichen Situation eine Änderung der Nachtflugbeschränkungen unabhängig von einem Antrag des Flughafens möglich ist. Voraussetzung ist, dass die Änderung der tatsächlichen und/oder rechtlichen Rahmenbedingungen eine Änderung als geboten erscheinen lässt, wobei dem Ministerium ein weites Ermessen zusteht.

Auszüge aus dem Rechtsgutachten von Fr. Dr. Heß im Auftrag der Stadt Kaarst: Können die NFB geändert werden?

12

„Sollte sich die erste Nachtstunde entgegen dieser Prognose zu einer Stunde entwickeln, in der die Fluglärmbelastung der Anwohner in der Regel größer ist als in den Abendstunden, wäre dies eine mit dem Abwägungsgebot und § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht vereinbare Entwicklung. Schutzlos wären die Kläger auch in diesem Fall nicht. Der Beklagte hat sich in A II 5.1.9 PFB i.d.F. des PEB die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorbehalten. Der Vorbehalt entfaltet drittschützende Wirkung. Er kann – wie der Senat bereits im Urteil vom 16. März 2006 (...) dargelegt hat – auch für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bis hin zu einem (Teil-)Widerruf der Regelungen über den Flugbetrieb nutzbar gemacht werden. Vor diesem Hintergrund war es vertretbar, im Planergänzungsbeschluss von einer weitergehenden Beschränkung des Nachtflugbetriebs in der ersten Nachtstunde abzusehen.“

Zusätzlich wurde auch in der Änderungsgenehmigung vom 21. September 2000 nach Nr. 9 eine weitere Auflage Nr. 10 mit folgendem Wortlaut angefügt:


“10. Weitere Auflagen zur Einhaltung der Einbahnkapazität, zur Gewährleistung der Flugsicherheit sowie zum Schutz von Umwelt und Natur bleiben vorbehalten.“

13

vorgerufenen stärkeren Immissionen ausgesetzt. Die Durchführung lediglich von Landungen steht vielmehr im Zusammenhang damit und ist Ausdruck dessen, dass der Flugbetrieb mit dem Unterbleiben zunächst von Starts bei gleichzeitig nachlassender Bewegungszahl und der nachfolgenden Einstellung auch der Landungen nach und nach bis zur weitgehenden Nachtruhe gedrosselt wird. Dadurch werden zudem andere Bereiche in der Umgebung des Flughafens vor Flugbewegungen bewahrt. Hinzukommt, dass die Zeit zwischen 23.00 und 06.00 Uhr auch für die Anwohner unter der Anfluggrundlinie weitgehend von Flugbewegungen frei bleibt.“

Es ist Aufgabe des Ministeriums zu prüfen, ob dieses Schutzkonzept unter Berücksichtigung des aktuellen Flugbetriebs noch gewahrt ist. Jedenfalls kann angesichts der Häufigkeit allein von Landungen (die gleichzeitige Steigerung der Häufigkeit ausnahmsweise zugelassener Starts beiseitegelassen) nicht mehr davon gesprochen werden, dass die Zeit zwischen 23.00 und 06.00 Uhr auch für die Anwohner unter der Anfluggrundlinie weitgehend von Flugbewegungen frei bleibt.

14

Auf die Frage, ob vorliegend die höheren Hürden für ein Tätigwerden der Behörde nach Maßgabe der allgemeinen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf der Betriebsgenehmigung bzw. nach Maßgabe der luftrechtlichen Bestimmungen erfüllt wären (vgl. zu diesen Hürden ausführlich OVG Münster, Urteil vom 22.03.2017, 20 D 30/14), kommt es nach alledem nicht mehr an, da jedenfalls eine Möglichkeit zum Tätigwerden aus den vorhandenen Auflagenvorbehalten folgt. Dabei ist es wie gezeigt Aufgabe des Ministeriums ist zu beurteilen, ob die Entwicklung des aktuellen Flugbetriebs und die Ursachen der gehäuften Verspätungen sich noch im Rahmen der damaligen Lärmschutzkonzeption bewegen oder nicht, um eine Aktivierung der Vorbehalte zu rechtfertigen. Liegen die Voraussetzungen vor, kann der nächtliche Flugbetrieb – nach Anhörung der Flughafenbetreiberin und der Nutzer des Flughafens nach § 28 Abs. 1 VwVfG - unabhängig von etwaigen Änderungsanträgen grundsätzlich beschränkt werden, soweit es zur Wahrung des Lärmschutzkonzepts der Genehmigungsbehörde und zur Wahrung der Lärmschutzinteressen der betroffenen Bevölkerung geboten ist. 

15

Auszug aus der Stellungnahme von RA Sommer, Berlin im Auftrag der BgF:

Wenn das Verkehrsministerium Änderungen an den NFB anlässlich der beantragten Planfeststellung für möglich hielt, ändert sich daran etwas, wenn der Antrag geändert wird? Das ist nach den vorliegenden Informationen nicht sehr wahrscheinlich. ... Grundsätzlich hat die Luftverkehrsbehörde die Möglichkeit, die Nachtflugbeschränkungen aus Anlass einer aktuellen Entwicklung zu verschärfen - auch unabhängig vom Planfeststellungsantrag und dem weiteren Verlauf eines Planfeststellungsverfahrens. Die Darlegung, dass die Belastungssituation schon heute kritisch ist und bei einem Anstieg auf (nur) 70 % des Verkehrsaufkommens von 2019 noch deutlich kritischer würde, könnte Anlass zur Prüfung sein. Auf der anderen Seite sind dabei die Vorgaben der geltenden Nachtflugregelungen und evtl. dadurch begründeter Vertrauensschutz angemessen zu berücksichtigen. Auf Entwicklungen der Nachtflugzahlen, die in den geltenden Nachtflugregelungen nicht vorhergesehen wurden, kann sich ein Vertrauensschutz dann kaum stützen.

16



Christoph Lange
Postfach 2327
40670 Meerbusch
Tel.: 02159 2367
Email: langeBgF@yahoo.de

FLK 01.04.2019
TOP 4

17

Die Konsequenzen:

3. Die Zuwächse im Sommer 2018 liegen bei rund

+15%. Die Stunde 5-6 Uhr liegt bei: **+ 300%**

4. Handlungsempfehlungen:

a) 5-6 Uhr Hintertür sofort streichen !

b) alle Starts nach 22 Uhr => Luftaufsicht

c) ernste Gespräche mit allen Airlines, dem
Bsp. von EW zu folgen

d) sobald erkennbar wird, dass die Nacht-
flüge erneut und weiter zunehmen: klare und
transparente Sanktionen

18

Das **VM** weist hierzu darauf hin, dass der Antrag der BVF zu TOP 6 in seiner vorab schriftlich übermittelten Fassung zu allgemein gehalten sei. Nach § 32b LuftVG müssten konkrete Anträge gestellt werden, damit die Kommission ihre Beratungsfunktion erfüllen könne. Eine allgemeine Aufforderung an die Genehmigungsbehörde, Maßnahmen zu ergreifen, ohne spezifische Vorschläge zu machen, reiche nicht aus.

Die **BVF** konkretisiert Ihren Antrag und benennt drei konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Nachtflugsituation am Flughafen Düsseldorf.

Der **Vorsitzende** lässt sodann über den im vorgenannten Sinne präzisierten Antrag

„Die Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf fordert das NRW-Verkehrsministerium auf **im Rahmen der Planfeststellungsentscheidung** die Nachtflüge bzw. nächtlichen Verspätungen durch wirksame und nachvollziehbare Maßnahmen zu reduzieren und der Fluglärmkommission zeitnah zu berichten. So sollen beispielsweise:

1. planbare Landungen in der Nacht (22-6 Uhr) verboten werden;
2. Landungen in der Nacht (22-6 Uhr) grds. verboten werden;
3. Ausnahmeregelungen für Nachtlandungen auf das Mindeste reduziert werden.“

mit folgendem Ergebnis abstimmen:

19

Gegenstimmen	= 1
Enthaltungen	= 4
Zustimmungen	= 13

Der Beschluss wurde mehrheitlich gefasst.

TOP 8: Antrag der BVF „Lärm- und Abgasreduzierung“

Der **Vorsitzende** fragt, ob TOP 8 vor dem Hintergrund der bereits zu TOP 6 erfolgten Ausführungen sowie der dortigen Beschlussfassung entfallen könne.

Die **BVF** bittet um eine Abstimmung über den Antrag.

Der **Vorsitzende** und das **VM** weisen darauf hin, dass hinsichtlich der inhaltlichen Konkretisierung für diesen Antrag Identisches gelte, wie für den Antrag zu TOP 6.

Die **BVF** erklärt sich damit einverstanden.

20

Der **Vorsitzende** lässt sodann über den im vorgenannten Sinne beschränkten Antrag

*„Die Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf beschließt, das Verkehrsministerium NRW **im Rahmen der Planfeststellungsentscheidung** um die Erarbeitung konkreter Vorschläge zur zukünftigen Lärm- und Abgasreduzierung am Flughafen zu bitten.“*

mit folgendem Ergebnis abstimmen:

Gegenstimmen	= 0
Enthaltungen	= 6
Zustimmungen	= 12

Der Beschluss wurde mehrheitlich gefasst.

21

Die konkreten Vorschläge (mit Blick auf §29b Luft-VG und BVerwG):

- 1) Streichung der HBC-Regelung für Starts nach 22:00 Uhr (off-block 21:50)
(veraltete Regelung aus Zeiten, als Ldg. nur bis 22 Uhr kamen)
 - 2) Streichung der 5-6 Uhr Leer-Landungen für HBC
 - 3) Vorziehen der Regel, dass die Luftaufsicht gefragt werden muss, von 24 Uhr auf 23 Uhr = eine Stunde ! (in FRA 6 Std. so gesperrt!)
- jeder, der nach 22 Uhr starten oder nach 23 Uhr landen will braucht eine Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht (Mehraufwand vs. Belastung)**
- 4) Reduzierung der 33 planbaren Landungen 22-23 Uhr auf **25** wie zuvor.
Begründung zu 4) : 33 sind die Maximalkapazität lt. DFS und lt. FHKD nur wenig mehr nachgefragt s. Folgefolien

22

Aus der MACHBARKEITSSTUDIE der DFS, die KEIN neutraler Gutachter, sondern (sehr) interessierte Partei ist:

vorgeschlagen wird.

AMAN hilft, speziell bei Nutzung über verschiedene Kontrollzentralen hinweg, die Luftfahrzeuge bereits 100 NM vor der Landung auf die Geschwindigkeit zu bringen, die ein optimales Flugprofil ermöglicht, Holdings und abrupte Kontrollanweisungen vermeiden hilft. Er unterstützt auch die Vorstaffelung zu kapazitätssteigernden Kontrollverfahren (2,5 NM Staffelung im Endanflug, 2 NM laterale Staffelung auf Parallelbahnen).

4.2.3 Infrastrukturelle Maßnahmen in Verbindung mit HIRO Verfahren

Um ein HIRO Verfahren anwenden zu können, bedarf es infrastruktureller Grundvoraussetzungen. Hierzu gehört das Vorhandensein von Schnellabrollwegen, diese sind derzeit nicht am Flughafen Düsseldorf vorhanden. Ein Neubau von Schnellabrollwegen ist in den nächsten Jahren nicht vorgesehen, hierfür wäre ein separates Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Die angewandten Mindeststaffelungswerte von minimal 3 Nautischen Meilen für Anflüge auf die Nordpiste in Verbindung mit den vorhandenen Rollbahnen erlauben eine Kapazität von ca. 33 Landungen auf der Nordpiste oder ca. 55 Bewegungen bei beschriebenem Zweipistenbetrieb. Der Neubau von Schnellabrollbahnen würde die Bahnbelegungszeit von Landungen verkürzen und dadurch die Einführung einer reduzierten Anflugstaffelung auf minimal 2,5 Nautischen Meilen ermöglichen.

23

Der Flughafen-Koordinator sagt:

Zu eventuellen Untereckwerten gibt es grundsätzlich keine gesetzlichen Vorgaben. Damit es nicht zu Überlastungen kommt, haben der Flughafen und die DFS aus operationellen Gründen solche Untereckwerte festgelegt und diese dem Flughafenkoordinator zur Anwendung mitgeteilt. Nach aktueller Genehmigungslage gibt es jedoch keine Pflicht zur Festlegung von Untereckwerten.

Wir können bestätigen, dass im Rahmen des Wiederanlaufens des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie für Juli 2023 im Durchschnitt bereits wieder ca. 26 Landungen in der Stunde 2200-2300 Uhr beantragt und koordiniert waren. Die Spitzenauslastung betrug im Juli 2023 29 koordinierte Landungen. Die Daten für die übrigen Monate des Sommerflugplanes haben wir für Sie in folgender Tabelle aufbereitet:

Monat	Spitzenauslastung	Durchschnittliche Auslastung
Apr 23	23	20
Mai 23	29	25
Jun 23	30	27
Jul 23	29	26
Aug 23	29	26
Sep 23	30	27
01-28Okt23	29	26

Eine Reduzierung auf 25 planbare Landungen 22-23 Uhr ist dringend geboten und dürfte angesichts der vom FHKD bestätigten Nachfrage von durchschn. 26 Ldg. auch nicht zu belastend sein.

24

Aus meinen auch im Namen von rd. 30.000 Einwendern erhobenen Einwendungen:

Die Stunde **22-23** Uhr in Ratingen-Hösel, - Tiefenbroich bzw. Kaarst, Büderich und Lohausen die lauteste Stunde des Tages ist, ja sein muss, weil von den 45+2 FB/h des Tages ja immer nur ca. die Hälfte Landungen sind, die sich i.d.R. auch auf zwei Landebahnen (i.d.R. mit Schwerpunkt Ersatzbahn) verteilen. Somit steigt die Lärmbelastung in den genannten Bereichen gegen Abend stetig an, statt wie von OVG, BVerwG und §29b Luft-VG gefordert abzunehmen. Hier braucht es weder Bahnlisten noch Messwerte, dies ergibt sich zwingend aus dem krassen Abwägungsfehler der Genehmigung 2005.

Alle Zahlen der Flüge nach 22 Uhr und v.a. nach 23 Uhr beweisen zweifelsfrei, dass die Erwartung des OVG, dass der Flugverkehr nach 22 Uhr merklich abschwellen muss, nicht eingetroffen ist, ja nicht eintreffen konnte. Insofern besteht **akuter Handlungsbedarf**.

- 3) Ihre Mitarbeiter haben unsere diesbezüglichen Anträge immer wieder abgelehnt, mit Hinweis darauf, dass eine Änderung der NFB nur in Betracht käme, wenn die Genehmigung geändert werde. Daher haben wir argumentiert, dass man dies ja jetzt mit dem PFB ver-

25

Die konkreten Vorschläge (mit Blick auf §29b Luft-VG und BVerwG:

- 1) Streichung der HBC-Regelung für Starts nach 22:00 Uhr (off-block 21:50)
(veraltete Regelung aus Zeiten, als Ldg. nur bis 22 Uhr kamen)
- 2) Streichung der 5-6 Uhr Leer-Landungen für HBC
- 3) Vorziehen der Regel, dass die Luftaufsicht gefragt werden muss, von 24 Uhr auf 23 Uhr = eine Stunde ! (in FRA 6 Std. so gesperrt!)
 - **jeder, der nach 22 Uhr starten oder nach 23 Uhr landen will braucht eine Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht (Mehraufwand vs. Belastung)**
- 2) Reduzierung der 33 planbaren Landungen 22-23 Uhr auf **25** wie zuvor.
Begründung zu 4) : 33 sind die Maximalkapazität lt. DFS und lt. FHKD nur wenig mehr nachgefragt s. Folgefolien

26

FLK DUS 22.April 2024 TOP PFV



Christoph Lange
 Postfach 2327
 40670 Meerbusch
 Tel.: 02159 2367
 Mobil: 0175 3376072
 Email: langeBgF@yahoo.de

27

Antrag zur Sitzung der Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf am 22.04. 2024 – hier: Beratung der FLK zum geänderten Planfeststellungsantrag

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Bundesvereinigung gegen Fluglärm beantragt, die Fluglärmkommission beschließt:

Der 2015 gestellte PFA wurde im Sommer 2023 abgeändert. Die in großen Teilen neu zusammengesetzte Kommission hatte bisher keine Gelegenheit, den Antrag, die Abänderung und die verbliebenen Antragspunkte zu diskutieren und somit die Genehmigungs-Behörde, die sich zu dem laufenden Verfahren nicht äußern darf, gemäß §32b Luft-VG zu beraten. Die Behörde muss sich aber dieser Beratung stellen. Daher ist MR Goldmann wie auch die turnusmäßig teilnehmenden MR Dr. Kellner und Prigge-meier zu dieser Sitzung am 22.04.2024 einzuladen. Die bereits getroffenen Beschlüsse der kommunalen Beschlussorgane werden nicht geändert, sondern hier umgesetzt, was bisher nicht möglich war.

28

1. Die FLK stellt fest, dass die einzige Abänderung des PFA, dass die Obergrenze von 131.000 FB/6 Mon. bestehen bleiben soll, nicht ausreicht, um den nach über 8 Jahren immensen Aufwandes bei VM, Kommunen und Initiativen „fertigen“ Planfeststellungsbeschluss inclusive der auch nach zwei Beschlüssen der FLK überfälligen Verschärfung der Nachtflugbestimmungen nicht schnellstmöglich erlassen zu können. Die FLK fordert die Behörde dazu auf, den bereits fertigen PFB anzupassen und schnellstmöglich zu erlassen, auch um Unsicherheit und weiteren Aufwand bei allen Beteiligten zu vermeiden.

Erinnert sei in diesem Zusammenhang daran, dass der 6-tägige, mit enormem Aufwand für die Kommunen, die BI's und die FDG verbundene Erörterungstermin nur in einem dünnen Satz der BzReg: „Die Einwände konnten nicht ausgeräumt werden“ mündete und kein Vertreter der Behörde auch nur eine Minute anwesend war. Erinnert sei auch daran, dass es bei der Beratung der FLK zu dem Datenerfassungssystem (DES) für die FLG-Schutz-zonen-Berechnung hinterher hieß: „Die FLK hat keine Einwände erhoben“. Richtig, dies konnte sie auch nicht, weil dieses DES nur in einer weit über 1000 Seiten starken QSI-Datei vorlag, die keiner (!) lesen und verstehen konnte. Genau dieses gilt es hier zu verhindern, dass es hinterher in Gerichtsakten heißt: „die FLK hatte v.a.

29

- 2 -

Einwände gg. die Erhöhung der 131.000 FB, diesen Einwänden wurde durch die Antragsänderung entsprochen." Dies wird wohl kaum ein kommunaler Vertreter seinen Bürgern dann erklären wollen, warum keine weiteren Einwände erhoben wurden.

2. Die FLK fordert die Behörde auf, im Falle einer Bejahung der Frage, ob ein einziger (eh nicht benötigter und lt. AV und PFB Ersatzbahn auch nicht genehmigungsfähiger) Bestandteil ausreichend für eine erhebliche Verlängerung des PFV ist, die Nachtflugbestimmungen zu entkoppeln und mit sofortiger Wirkung zu verschärfen. Wie bereits mehrfach in der FLK beschlossen werden alle (!) Ausnahmetatbestände der NFB ersatzlos gestrichen, jeder, der nach 22 Uhr starten oder nach 23 Uhr landen will, muss die Luftaufsicht fragen. Gibt es einen von der Luftaufsicht akzeptierten Grund, wird der Start nach 22 Uhr erlaubt (dies bedeutet lediglich den Entfall der jahrzehntealten „off-block-Regel“, die noch aus Zeiten stammt, wo nur bis 22 Uhr gelandet werden durfte/wurde) bzw. die Landung nach 23 Uhr erlaubt (dies bedeutet lediglich ein Vorziehen der bestehenden 24 Uhr-Regel um eine Stunde, am Flughafen Frankfurt wurden 6 (!) Stunden unter diese Regel des „nach einer Ausnahmegenehmigung fragen“ gestellt). Der Mehraufwand für die Airlines, einen Antrag ausfüllen und begründen zu müssen, ist marginal und für die Verspätungen „mit nachvollziehbarer Begründung“ ändert sich nichts! Ein evtl. beklagter Mehraufwand für die Lärmverursacher steht auch mit Hinweis auf §29b Luft-VG in keinerlei Verhältnis zu dem „Aufwand“ der Bevölkerung, die nahezu jede Nacht unter den verspäteten Starts oder Landungen zu leiden hat. Die in den NFB konkludent gemeinte „Ausnahme“ ist zum Regelfall geworden. Und es wird immer schlimmer. Dies ist nicht noch länger hinnehmbar. Dabei ist für die Betroffenen völlig unerheblich, wer „Schuld“ ist, einzig das Ergebnis zählt.

30

3. Zu den aufgeführten Einzelpunkten des PFA beschließt die FLK:

- a) **Die Erhöhung der FB/h wird abgelehnt.** Es liegt weder ein schlüssiger **Bedarfs-Nachweis** noch ein **Risiko-Gutachten** vor. Letzteres wurde 2005 für die Erhöhung von 40 auf 45 FB/h für nötig gehalten und führte zu der Bewertung in der BG vom 09.11.2005, S.75: „...LOS-Wert um 37% über dem des Referenz-Szenarios... Er überschreitet damit - ... - diesen Richtwert deutlich. Diese Steigerung verdeutlicht ein rechnerisches Heranrücken der LFZ untereinander an die modellierten Sicherheitszonen. Sie muss prinzipiell durch höhere Überwachungsleistung von Fluglotse und Pilot kompensiert werden...“. Daher ist jedwede weitere Erhöhung der FB/h mit einem Risiko-Gutachten abzusichern. Die DFS ist interessierte Partei (da sie bei gleichen Fixkosten bei mehr FB mehr Einnahmen und somit Gewinn erzielt) und taugt daher nicht als neutraler Gutachter. Ich füge dem Antrag das von der DFS erstellte Gutachten bei, indem deutlich wird, wie die rein rechnerischen (!) Kapazitäten noch weiter gesteigert werden sollen. Dies dient v.a. der Information der neuen Kommissionsmitglieder, die an der Beratung vor 2 oder 3 Jahren nicht teilgenommen haben und sollte daher mit der Einladung versandt werden. Viele der genannten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, größtenteils ohne Beteiligung. Andere wurden bereits ausprobiert. Jede Ausbaumaßnahme, die der Kapazitätssteigerung dienen könnte (!) ist zwingend planfeststellungsbedürftig.

31

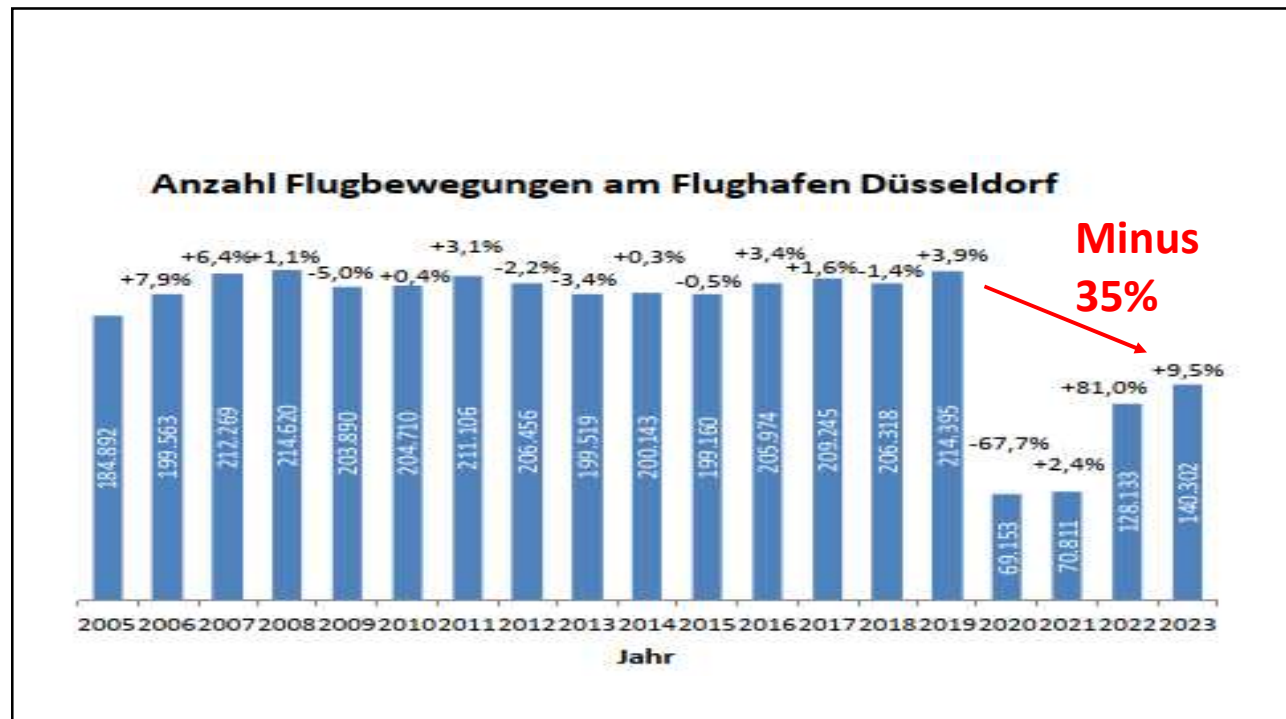
Aus meinen auch im Namen von rd. 30.000 Einwendern erhobenen Einwendungen:

- c) Eine Erhöhung des Stundeneckwertes in den Zweibahnstunden bedarf einer Risikoanalyse. In der Betriebsgenehmigung 2005 steht wörtlich:

niveaus als Sollwert (Target LOS, TLS) vorgegeben. Er überschreitet damit – im Wesentlichen bedingt durch die steigende Verkehrsdichte und geänderte Verkehrszusammensetzung – diesen Richtwert deutlich. Diese Steigerung verdeutlicht ein rechnerisches „Heranrücken“ der Luftfahrzeuge untereinander an die modellierten Sicherheitszonen. Sie muss prinzipiell durch höhere Überwachungsleistung von Fluglotse und Pilot kompensiert werden, ist aber, wie der vorab diskutierte Staffellungsüberschuss gezeigt hat, regelkonform abwickelbar.

Eine Erhöhung des Stundeneckwertes ohne Risikoprüfung ist nicht möglich.

32



33

Flughafen Düsseldorf
DUS, Lohausen 19,1 Mio. Pass.

Airport schafft Turnaround

Die Flughafengesellschaft meldet für das Jahr 2023 erstmals seit der Corona-Pandemie wieder ein positives Ergebnis. Der Jahresüberschuss liegt bei rund 24,7 Millionen Euro. Das entspricht einer Steigerung von rund 36,6 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr. In 2022 lag der Verlust bei 12 Millionen Euro und in 2021 sogar bei 56 Millionen Euro. Die Geschäftsleitung blickt positiv in die Zukunft und erwartet für

das laufende Jahr ein Verkehrswachstum von circa fünf Prozent und erneut einen Gewinn.

Gerichte und Getränke vorbestellen

Der Flughafen Düsseldorf bietet einen neuen Service an: Ab sofort können Reisende die für ihren Flug gewünschten Gerichte und Getränke bei den Restaurants vorbestellen, vorab bezahlen und dann vor Abflug abholen, was eine deutliche Zeitersparnis bedeutet. Auf der Internetseite www.dus.com/preorder können

Passagiere unter Restaurants und Cafés wie Hausmann's, White Monkey, Bistrot oder Amore wählen. Nach der Sicherheitskontrolle lassen sich die vorbestellten Speisen und Getränke direkt im ausgewählten Restaurant abholen.

Eurowings: Winterflüge nach Kajaani

Ein ganz neues Ziel in Finnland nimmt Eurowings in das Winterprogramm 2024/25 ab Düsseldorf auf. Die Lufthansa-Tochter fliegt vom 18. Januar bis 22. März

34

- 3 -

- b) Die beantragten Ausbauten sind nach allen Erkenntnissen überflüssig, taugen daher bestenfalls zur „Erleichterung der Betriebsabläufe“ (so die einzig übrigbleibende Begründung für den PFB VF West). Zuvor ist eine neue, größere und verschließbare Lärmschutzhalle zu beauftragen und zu errichten. Die nur 4 Enteisungs-Positionen pro BR reichen morgens im Winter (und z.T. auch abends vor 22:00 Uhr) nicht, sie sind auf 5 oder besser 6 zu vergrößern. (wenn man 15 Min. pro Jet veranschlagt, liegt die morgendliche Stundenkapazität nur bei max. 16 Starts 6-7 Uhr) und an eine gesonderte Entsorgung anzuschließen wie dies z.B. in München der Fall ist. Alle Ausbaumünsche bedürfen wg. der Hochwassergefahr für Kaiserswerth und der zwingend gebotenen Verbesserung der Wasserqualität (Grundwasserschutzzone) zwingender Bedarfsbegründung und Berücksichtigung der Einwände von BZReg und LANUV. Eine Berücksichtigung nur der unteren Wasserbehörde genügt nicht.

35

Aus der MACHBARKEITSSTUDIE der DFS, die KEIN neutraler Gutachter, sondern (sehr) interessierte Partei ist:

4.2 Infrastruktur

4.2.1 De-Icing Pads

Derzeit sind im Ost- und Westbereich des Flughafens jeweils vier Enteisungspads vorhanden (V1-V9 und V61-V70). Die Kapazität der Flugzeugenteisung beträgt max. 25 Lfz pro Stunde, dafür muss aber eine optimale Zuführung gegeben sein.

Die vorhandene Infrastruktur an Rollbahnen und Vorfeld erschwert diese optimale Zuführung erheblich.

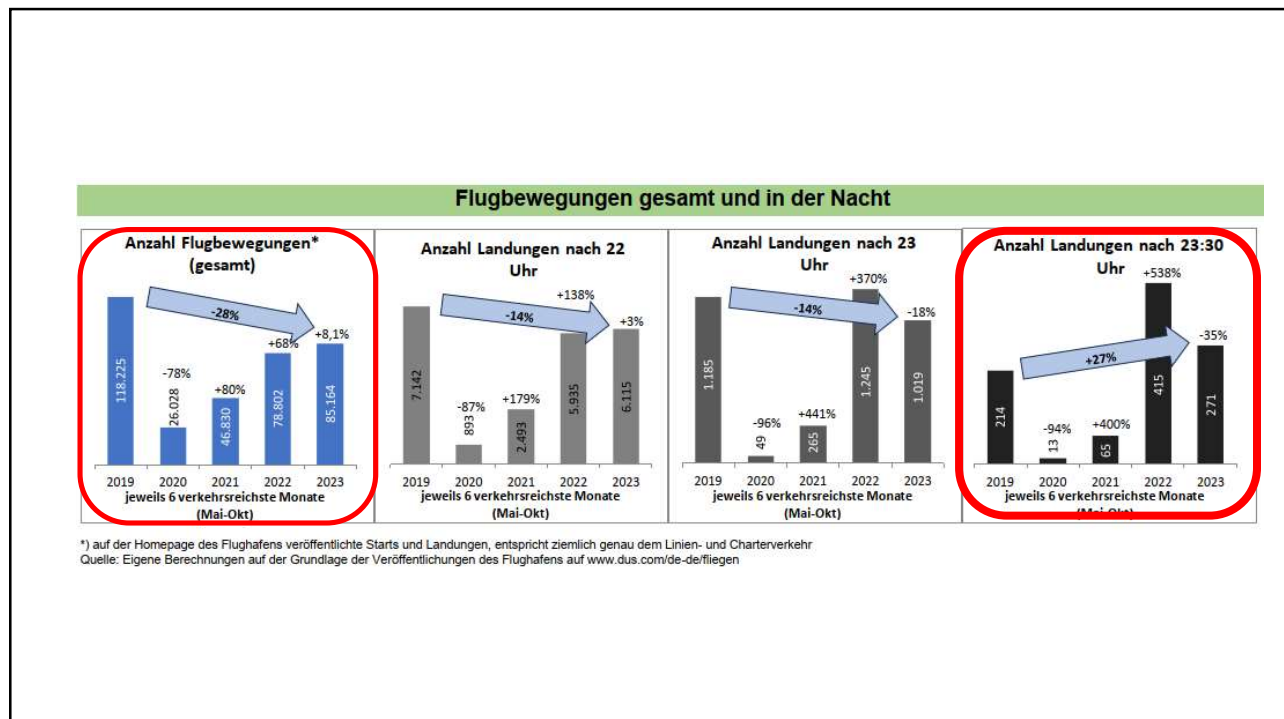
Insgesamt ist eine Kapazitätssteigerung nur mit einer zusätzlichen Enteisungsposition und Enteisungsgerät (ca. drei neue Elefanten) möglich.

36

c) Die beantragte Flexibilisierung der Bahnnutzung soll lt. FDG dem Verspätungsabbau dienen. Sie widerspricht allerdings dem Angerlandvergleich, dem PFB für den Bau der Ersatzbahn und der Abwägung für die BG 2005, weil schon die bestehende Regel „die absolute Grenze darstellt, was als Spitzenzeit definiert werden kann.“ Hilfsweise muss die Ausgestaltung der Regeln in sehr engen Grenzen erfolgen:

- Angesparte Zeitkontingente von mind. 30 Minuten dürfen nur von Montag bis zum Folge-Sonntag verrechnet und genutzt werden.
- Die Nutzung der angesparten Kontingente darf nur von 8 bis 20 Uhr erfolgen, da andernfalls in den Tagesrandstunden Einbahnstunden angemeldet werden könnten, um dort Kontingente nutzen zu können. Dies erhöht die Verspätungswahrscheinlichkeiten statt sie zu senken und muss daher verhindert werden.
- Die Kontrolle der Verrechnung darf weder bei der FDG noch bei der DFS liegen.
- Da die Flexibilisierung der Abwägung der BG 2005 diametral widerspricht ist eine evtl. Genehmigung zwingend mit einer Verschärfung der Nachtflugbestimmungen zu verbinden, die zu entkoppeln und in den off.-block und HBC-Regelungen ersatzlos zu streichen und durch die oben unter 2. genannte Regelung zu ersetzen ist. Andernfalls würde die beantragte Flexibilisierung nur zu noch mehr Verspätungen führen.

37



38

Korrigiert: Die FLK empfiehlt der Genehmigungsbehörde, dementsprechend...

Die FLK fordert die Genehmigungsbehörde auf, dementsprechend und schnellstmöglich einen Planfeststellungsbeschluss incl. verschärfter NFB (s.o.) oder hilfsweise eine entkoppelte und deutlich verschärfte NFB-Regelung zu erlassen. Wenn die FDG weitere Antragspunkte weiterhin verfolgen will, so soll sie unter Hinzufügung der notwendigen, ggf. aktualisierten Unterlagen diese neu beantragen. Unterlagen von vor 8 oder noch mehr Jahren taugen jedenfalls nicht, um die Umweltschutzbelange bzgl. Lärm, Schadstoffen und Wasser zu überwinden.

Christoph Lange

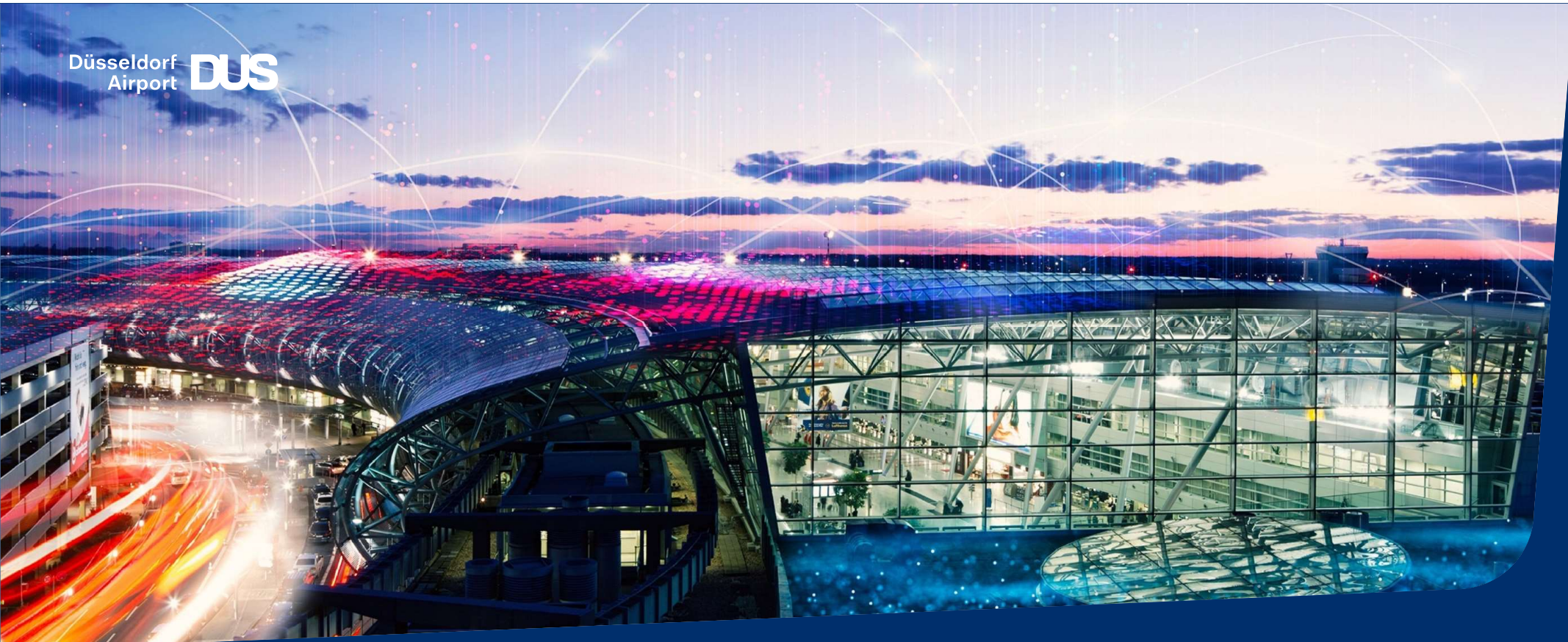
Helmar Pless

Mitglieder der Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf

40

Anlage 4:

Düsseldorf
Airport **DUS**



Kommission §32b LuftVG

113. Sitzung

Düsseldorf, 22. April 2024

05

Lärmmessungen

Sechs verkehrsreichste Monate 2023

An- und Abflugrouten

Lage der Messstellen der Fluglärmmessanlage



Entwicklung des Fluglärms

Jeweils die sechs verkehrsreichsten Monate
2023 gegenüber 2022

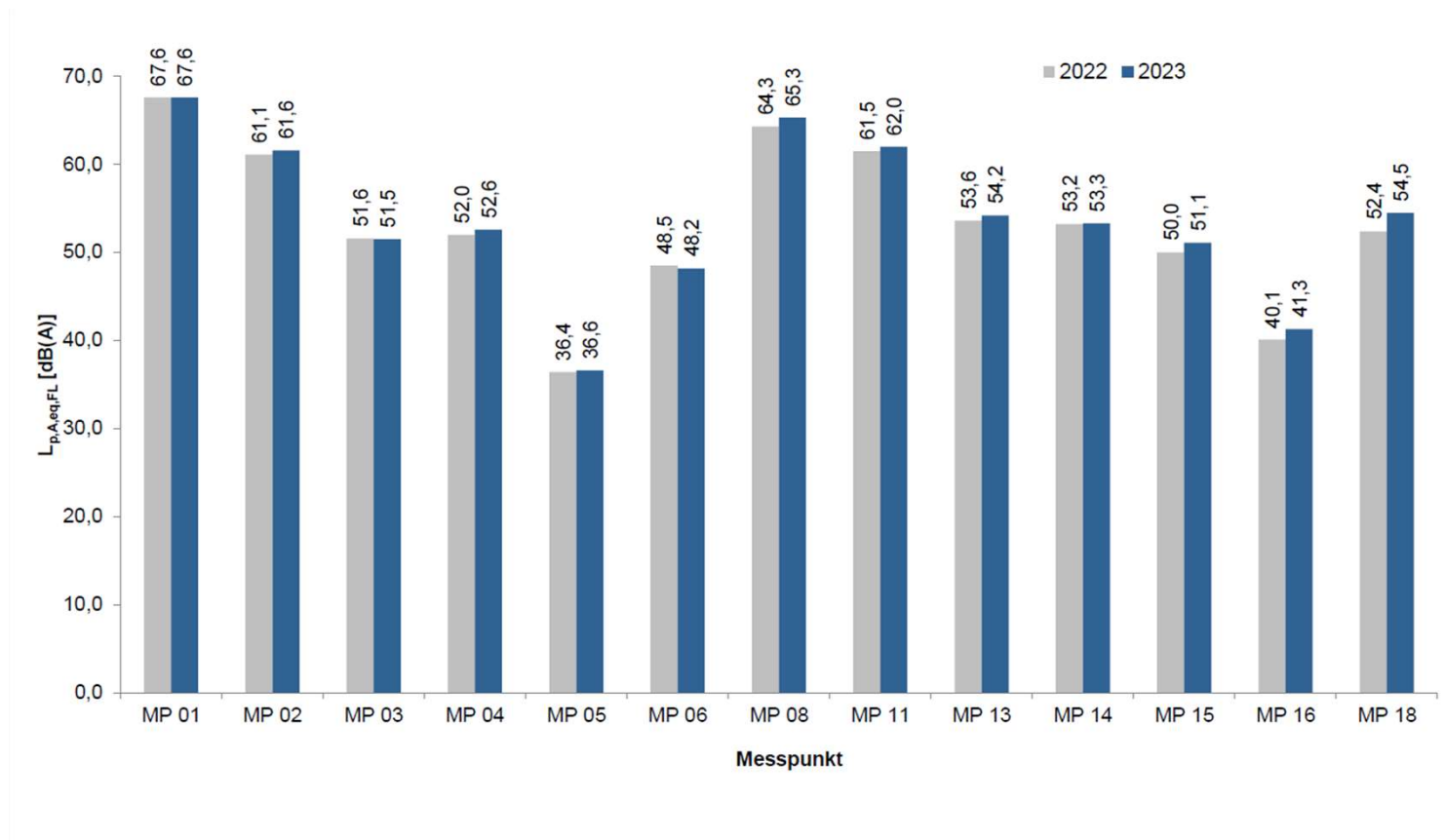
Wesentliche Punkte:

- Zunahme lärmrelevanter Luftverkehr mit Flugzeugen über 9 t maximalem Abfluggewicht um 7,5 %
- Flugrichtungsverteilung
 - Tags +0,9% Flugrichtung 05
 - Nachts +2,4% Flugrichtung 23
- Stärkere Nordbahnnutzung
 - Tags +3,1%
 - Nachts +44,2% (Ersatzbahnfunktion)



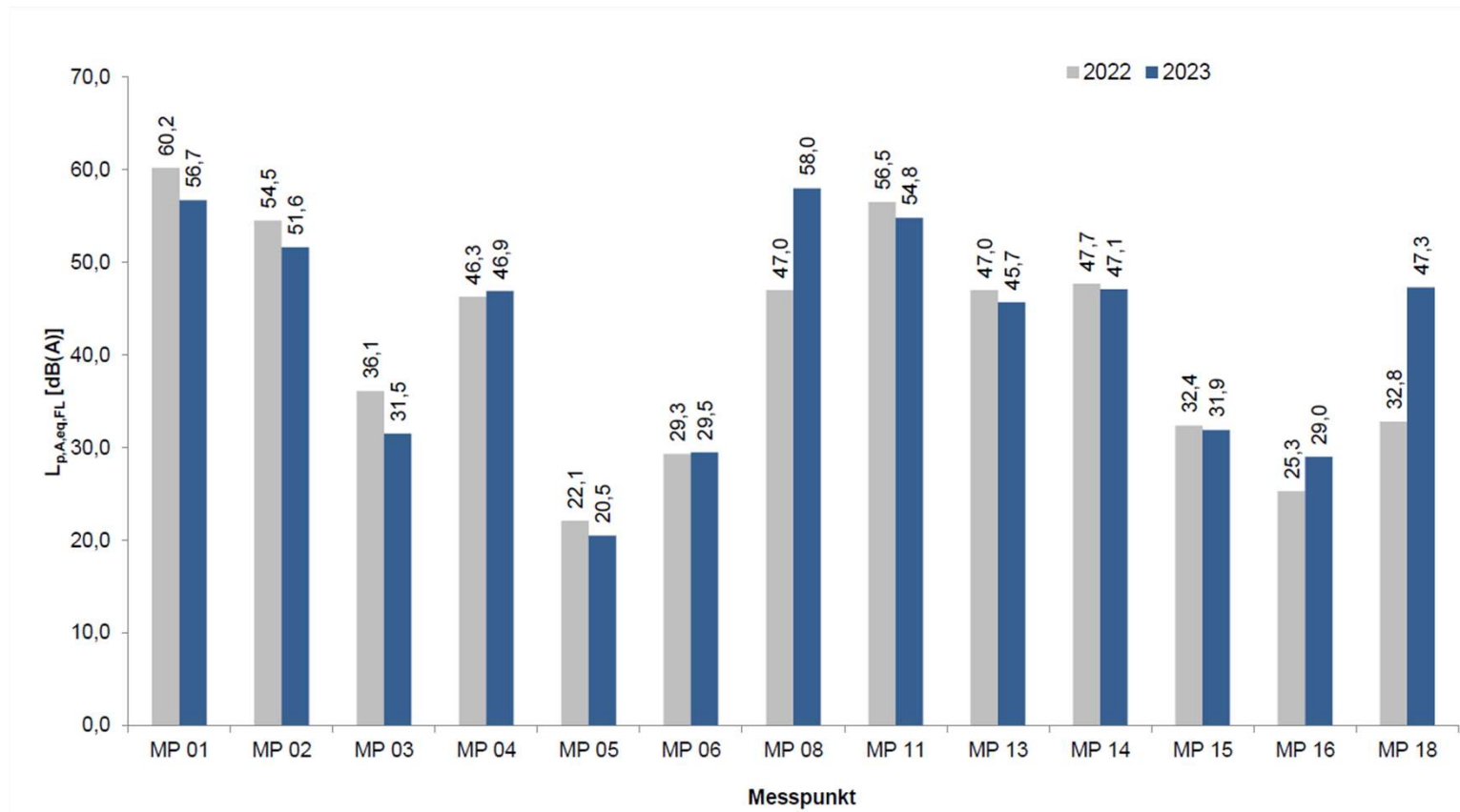
Entwicklung des Fluglärms der jeweils 6 verkehrsreichsten Monate

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ Tag (6-22 Uhr)



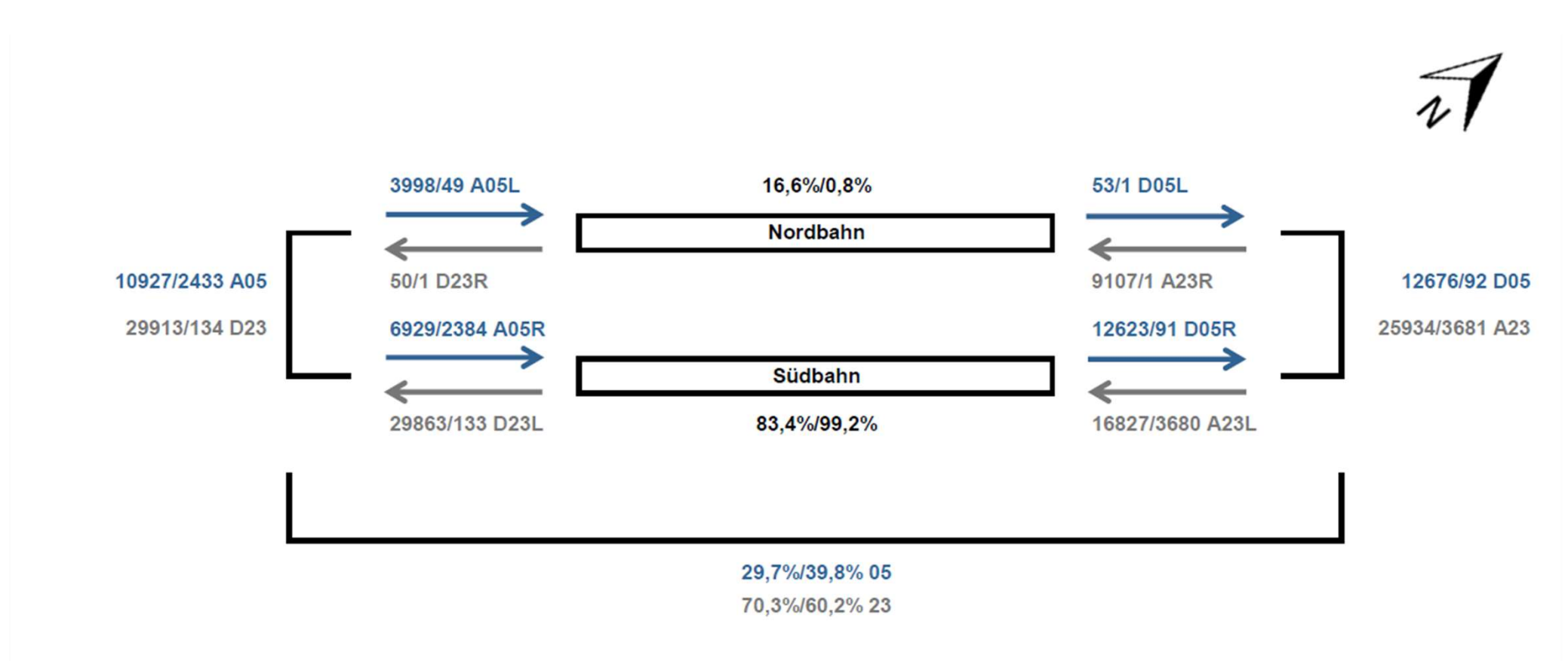
Entwicklung des Fluglärms der jeweils 6 verkehrsreichsten Monate

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ Nacht (6-22 Uhr)



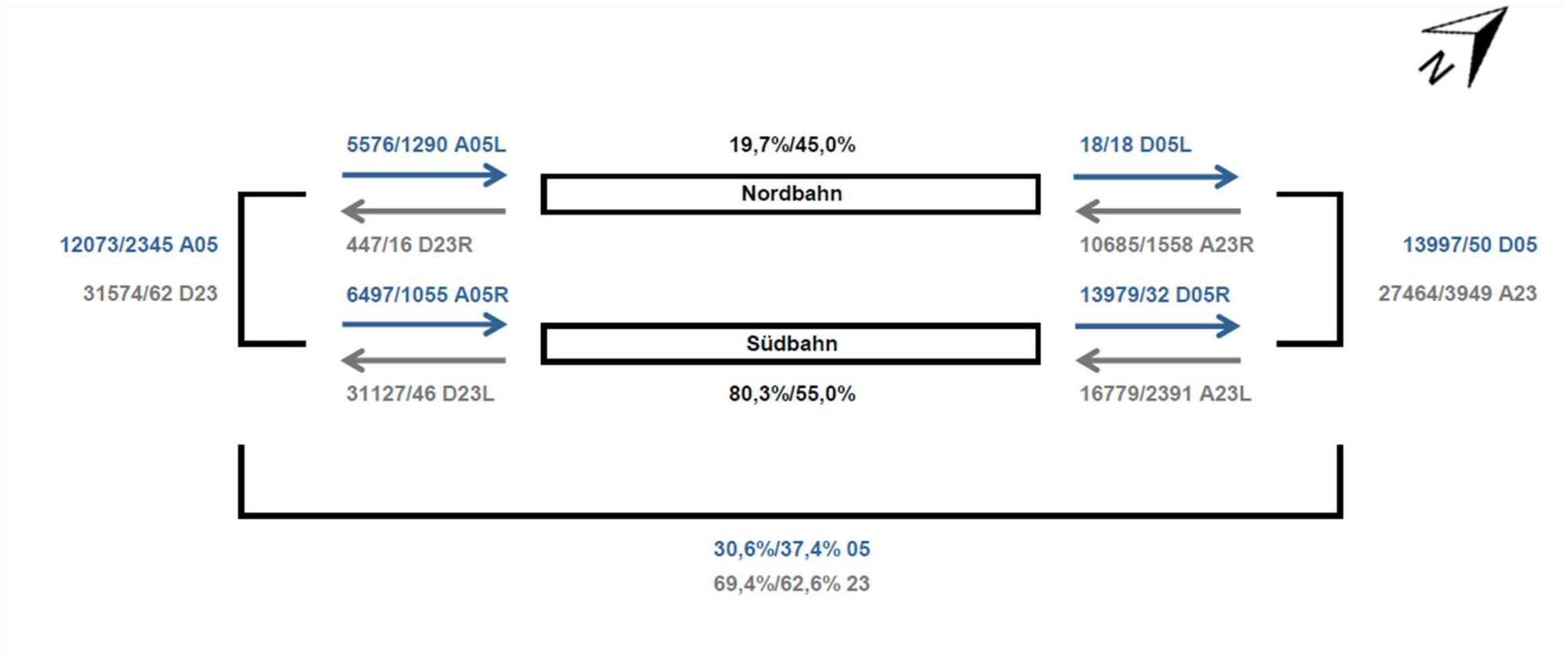
Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem

6 verkehrsreichste Monate



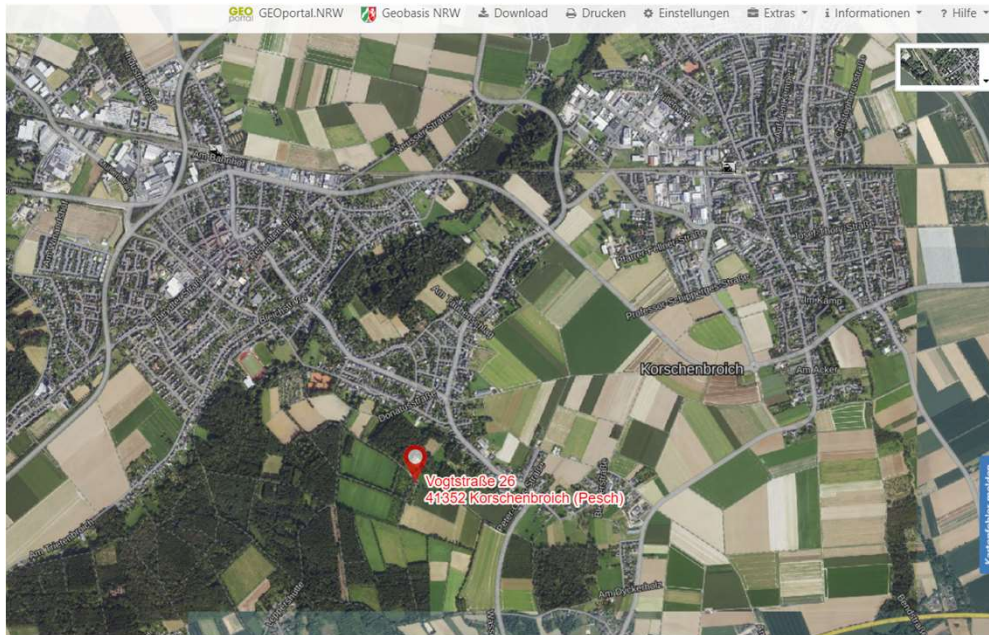
Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem

6 verkehrsreichste Monate



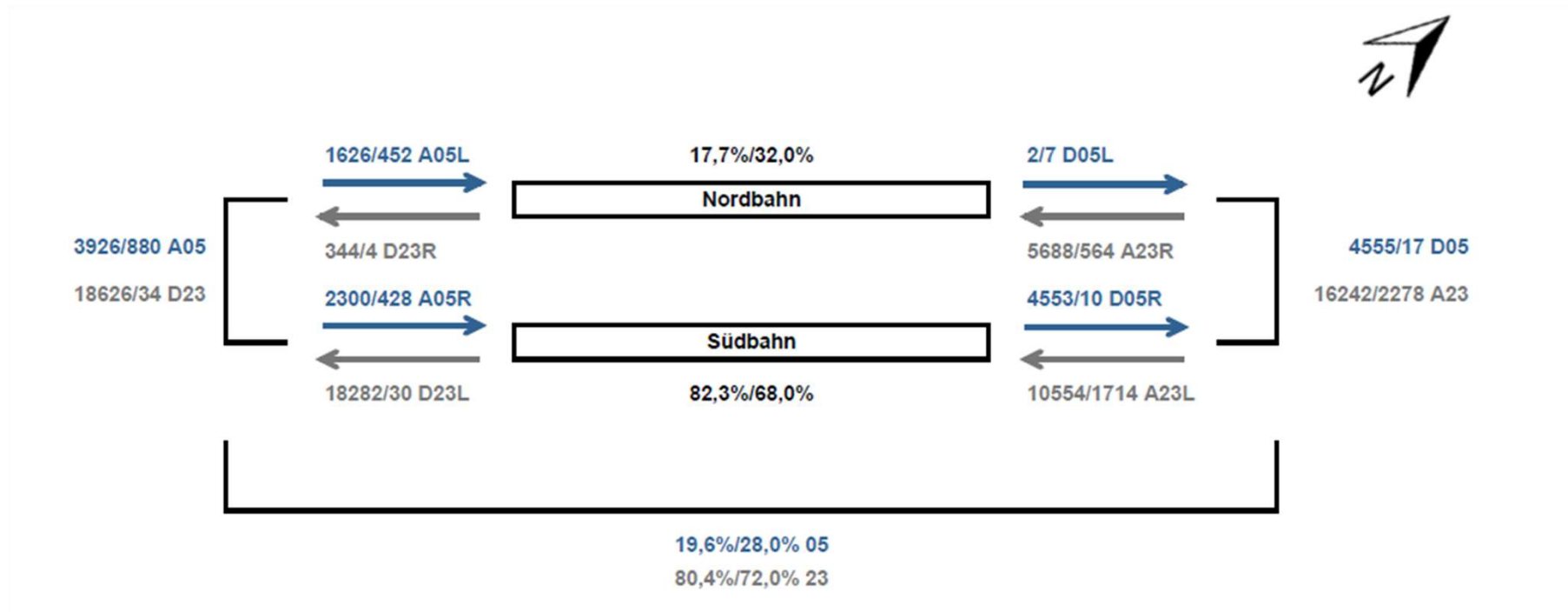
Sondermessung Korschbroich-Pesch

Vogtstraße 26



Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem

August – Oktober 2023



Monatswerte des gemessenen Fluggeräuschs

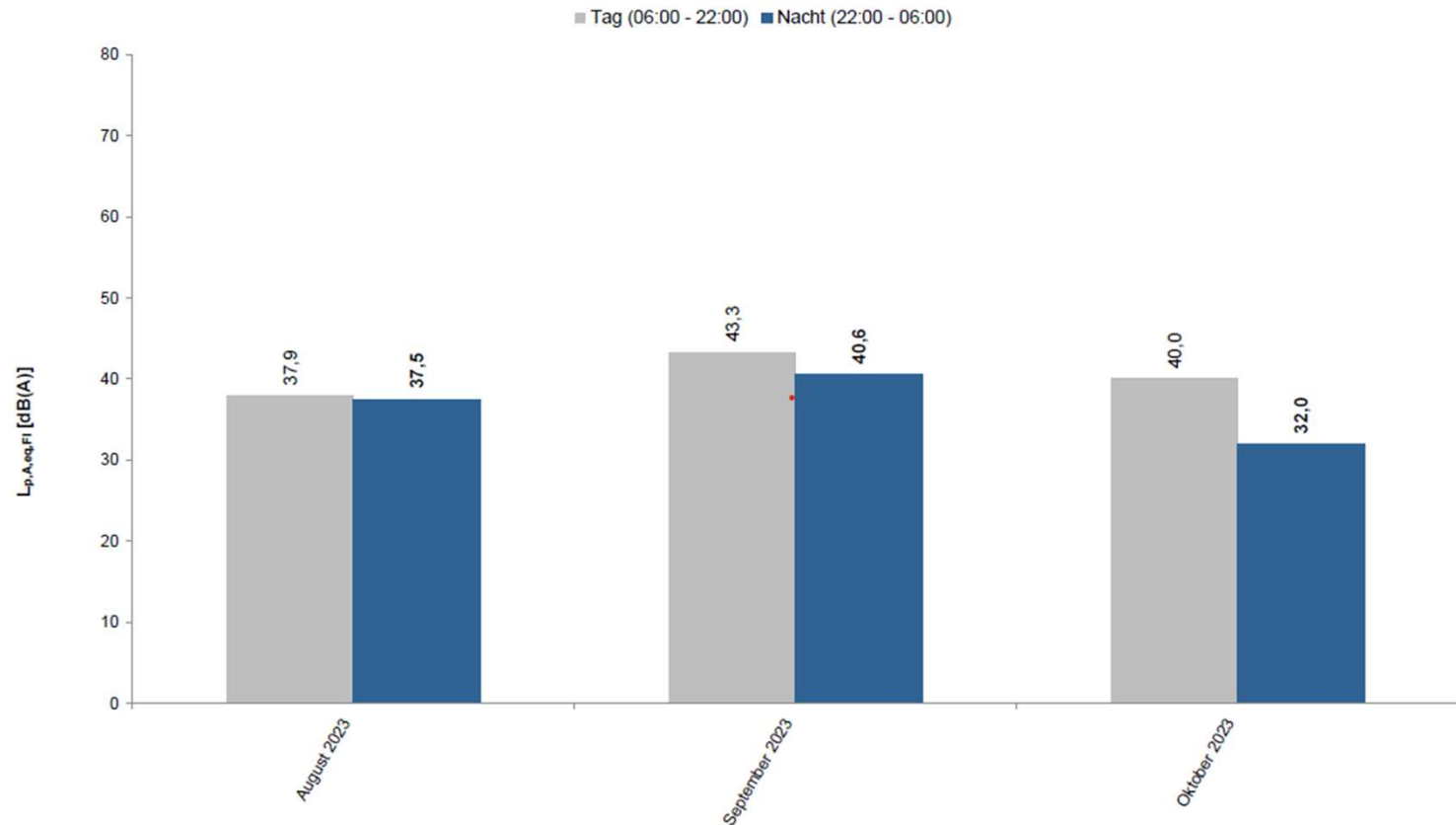
Fluggeräusch Tag: 41,1 dB(A)

Fluggeräusch Nacht: 38,0 dB(A)

Relevante
Lärmereignisse:
Landungen 05

Startschwelle: 53 dB(A)

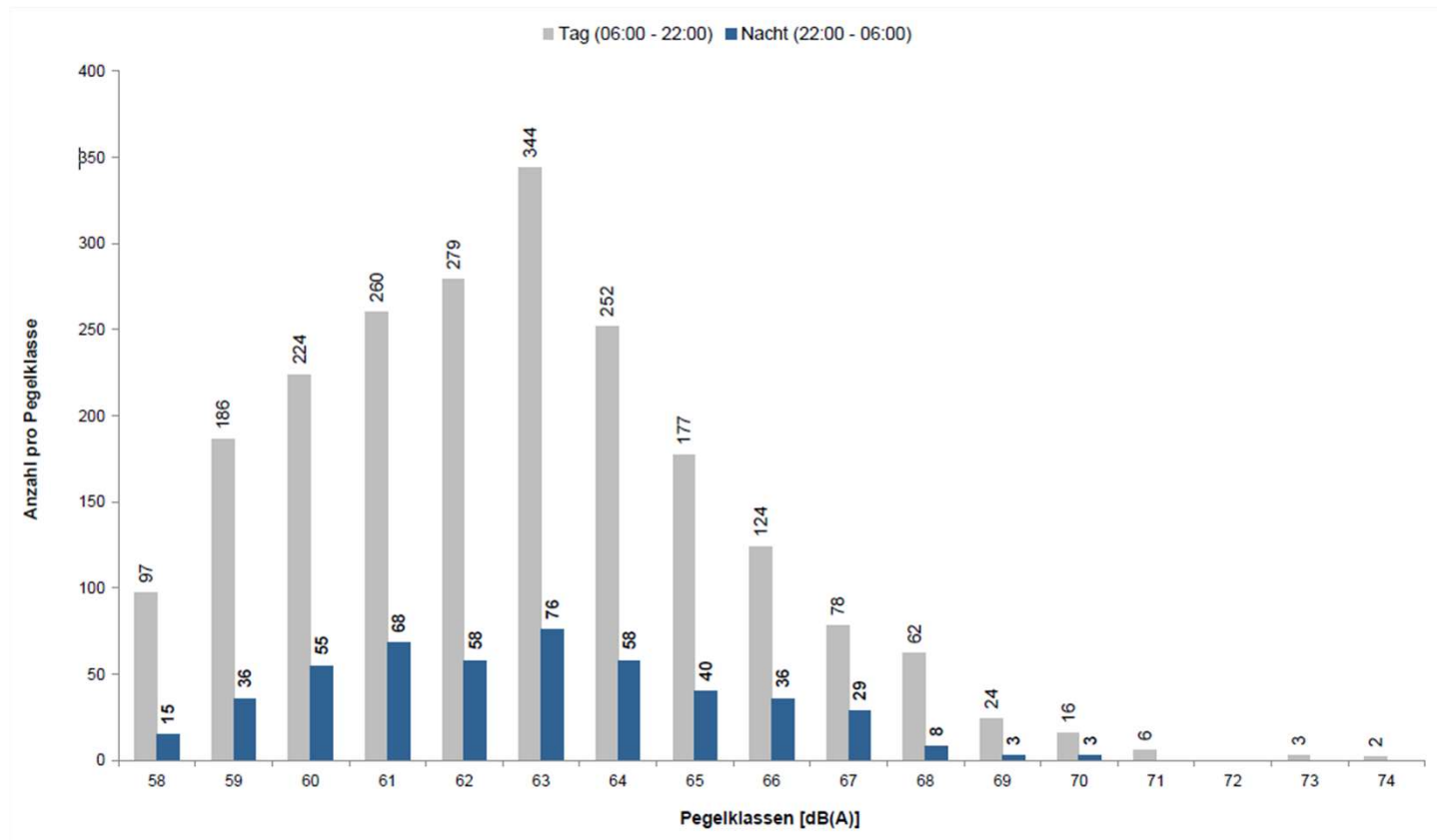
N1/N2 = 59 %

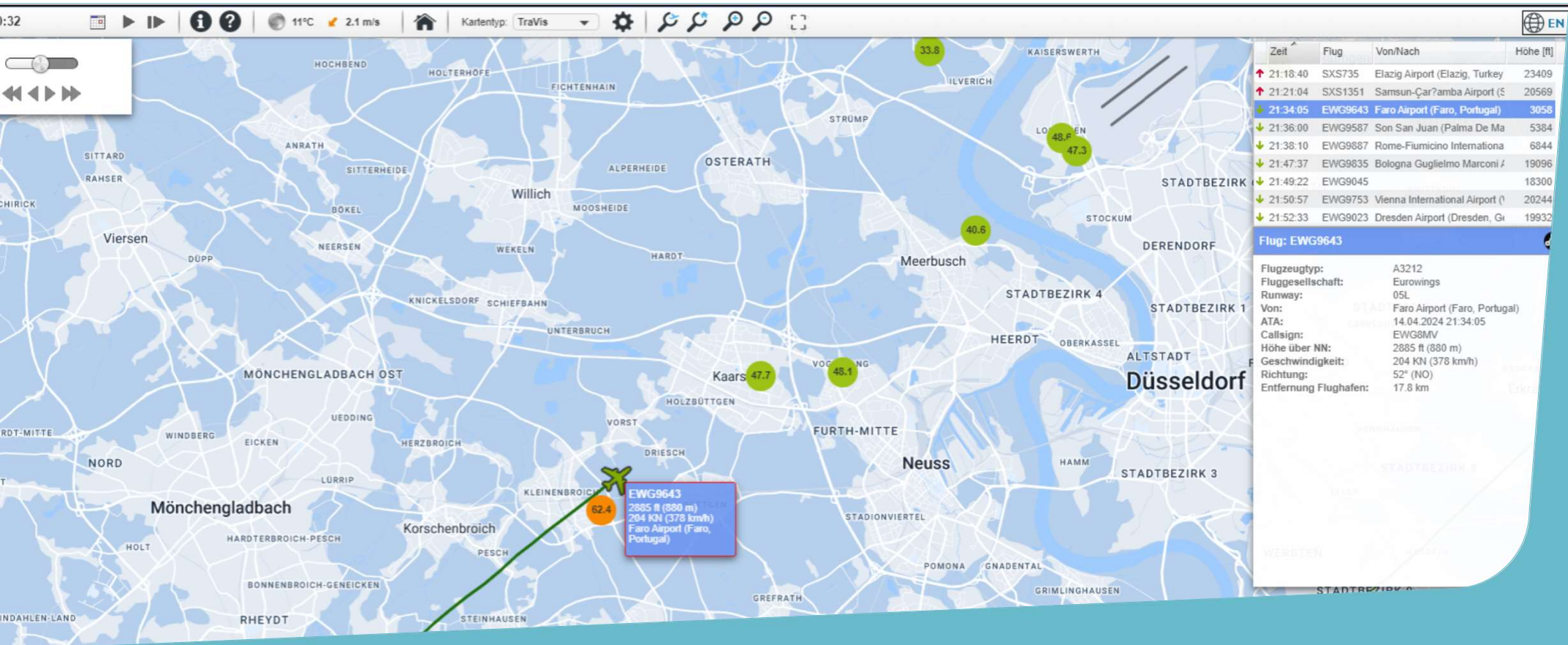


Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Mittelwert Tag: 64 dB(A)

Mittelwert Nacht: 64 dB(A)



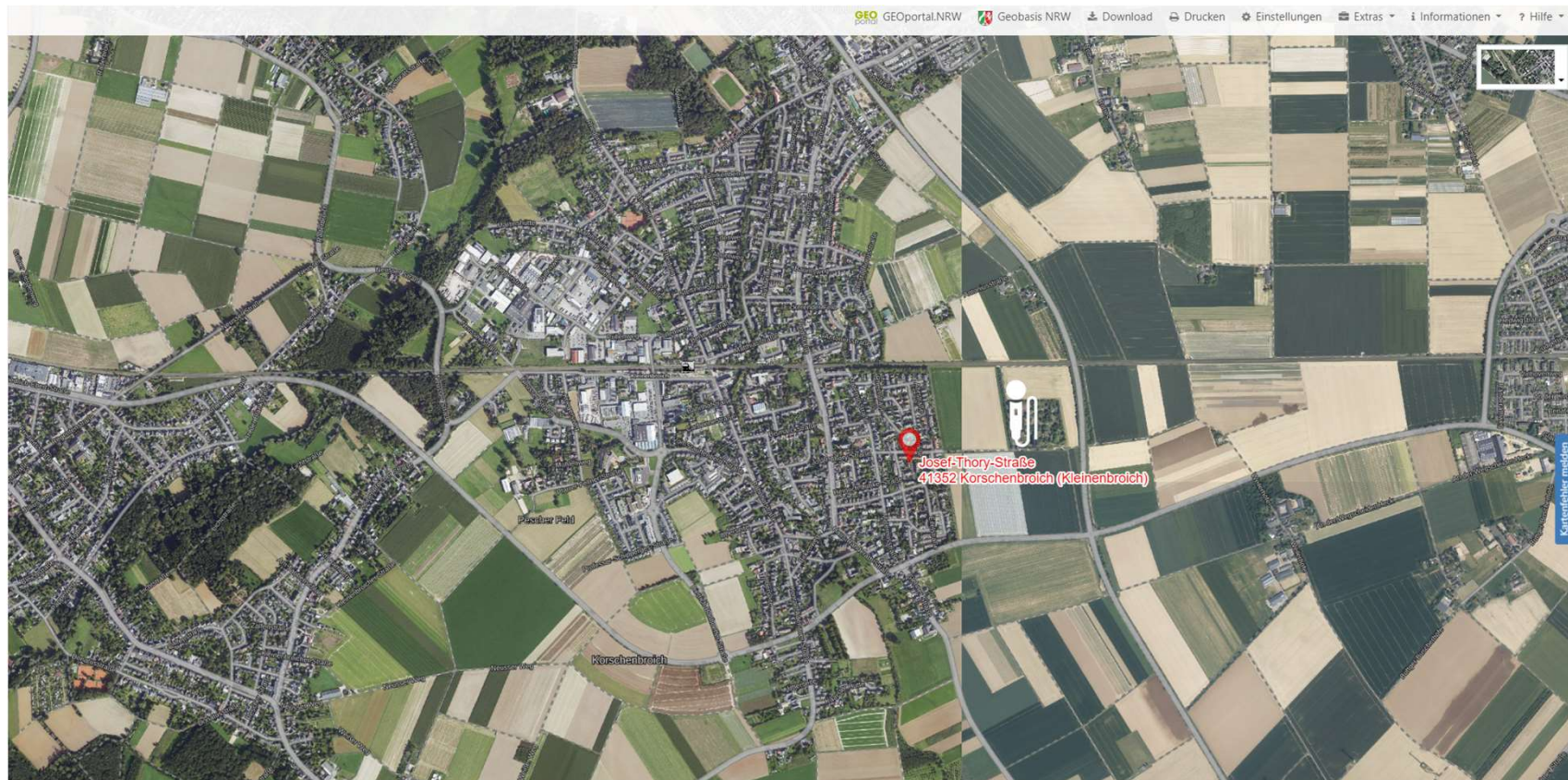


Korschenbroich-Kleinenbroich

Sondermessung seit Beginn Osterferien 2024

Sondermessung Korschenbroich-Kleinenbroich

Friedhof Josef-Thory-Straße



06

Erhöhung Pünktlichkeit Maßnahmen und Ergebnisse

Off Block: DUS investiert 10 Mio. Euro in Qualität.

Insgesamt über 50 Einzelmaßnahmen:

Sicherheitskontrollen

- **DUS Gateway**
Timeslot-Buchung online für verlässliches Zeitmanagement
- **Priority Lanes**
verbessertes Angebot für Geschäftsreisende
- **Personelle Verstärkung und neue Scannertechnik**
beschleunigte Abläufe an den Sicherheitskontrollen
- **Ausbau der Sensorik**
zuverlässige Informationen in Echtzeit

Passagier- und Gepäckabfertigung

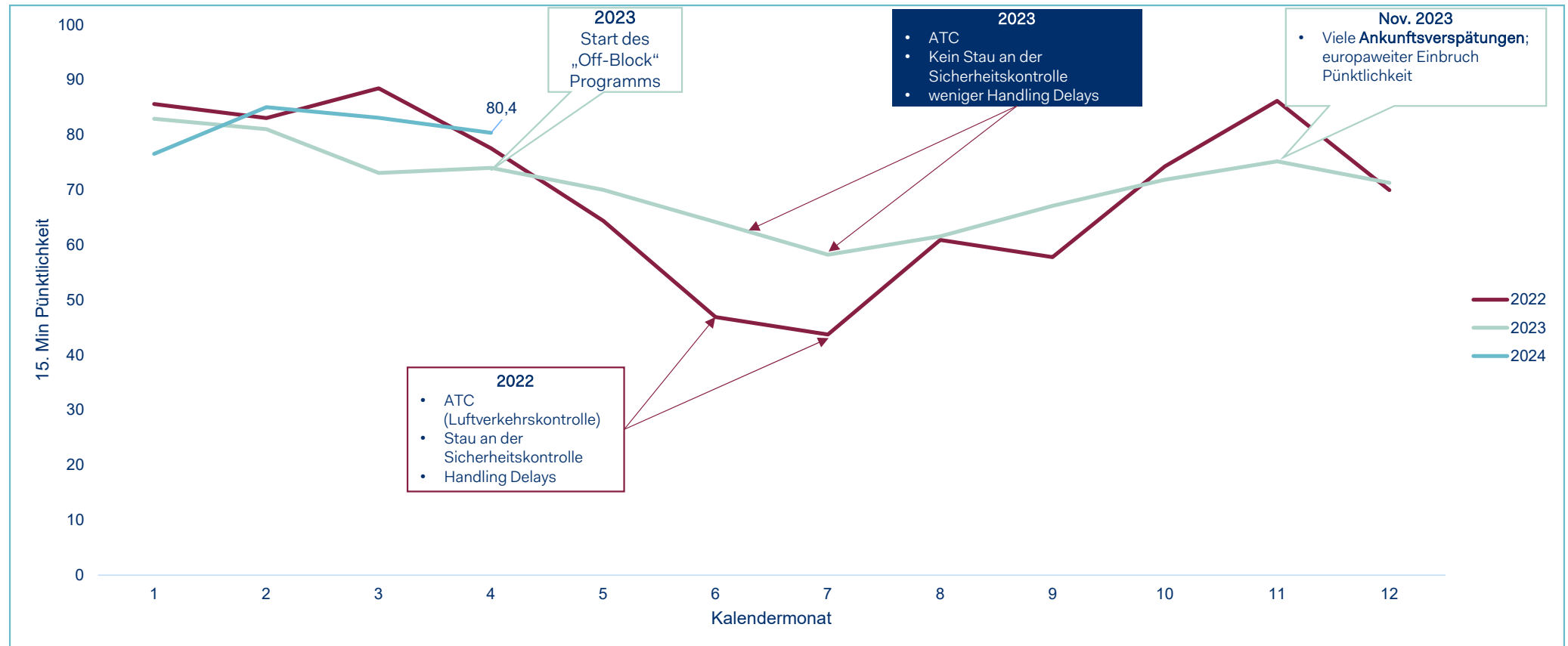
- **Joboffensive**
Recruiting-Support für Partner am Standort
- **Task Force** zur Unterstützung der Bodenverkehrsdienstleister
- **Ground Handling**
zusätzliche Ressourcen für die Flugzeugannahme
- **Frühes Check-in**
zeitliche Optimierung an verkehrsreichen Tagen
- **De-Peaking**
Entzerrung des Flugplans im Dialog mit den Airlines
- **Self Baggage Drop-off**

Sauberkeit und Komfort

- Erhöhung der **Reinigungsintervalle**
- Gezielte **Passagierlenkung** durch speziell qualifizierte Zusatzkräfte, Priorisierung von **Familien** und **beeinträchtigten Passagieren**
- Verstärkung der **Servicekräfte** für die Betreuung ankommender Fluggäste

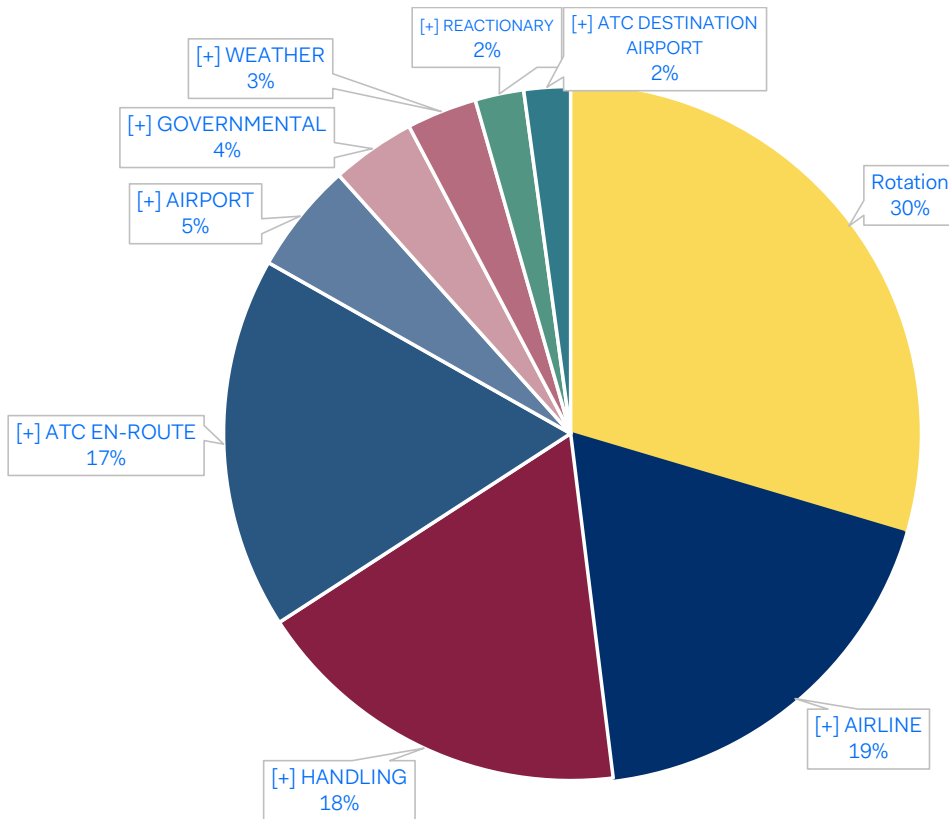
Off Block zeigt Erfolge: 2023 Pünktlichster Großflughafen Deutschlands

Erfolgreiche Fortsetzung auch in 2024.



Warum entstehen trotz aller Bemühungen 2023 Verspätungen?

IATA-Verspätungskategorien:



Quelle: FDG Pünktlichkeitsmanagement gem. IATA Delay Codes

Häufigste Verspätungsgründe:

1. Rotation (Ankunftsverspätungen)
2. Airline
 - Flugzeugdefekte, Fluggerätewechsel
3. Handling
 - Beladen und Entladen
 - Boarding Unstimmigkeiten
4. ATC En-Route
 - Luftraumkapazitäten
 - Personalkapazitäten



Ostern 2024: DUS weiter auf Kurs

Erste operative Bewährungsprobe im laufenden Jahr mit fast 1 Mio. Passagieren erfolgreich absolviert

Kennzahlen Osterferien
2024 ggü. Osterferien
2023



871 Tsd.
(+3,2%)
Passagiere



78,4%
(+2,1PP)
Auslastung



83,6%
(+10 PP)
15 Minuten Pünktlichkeit



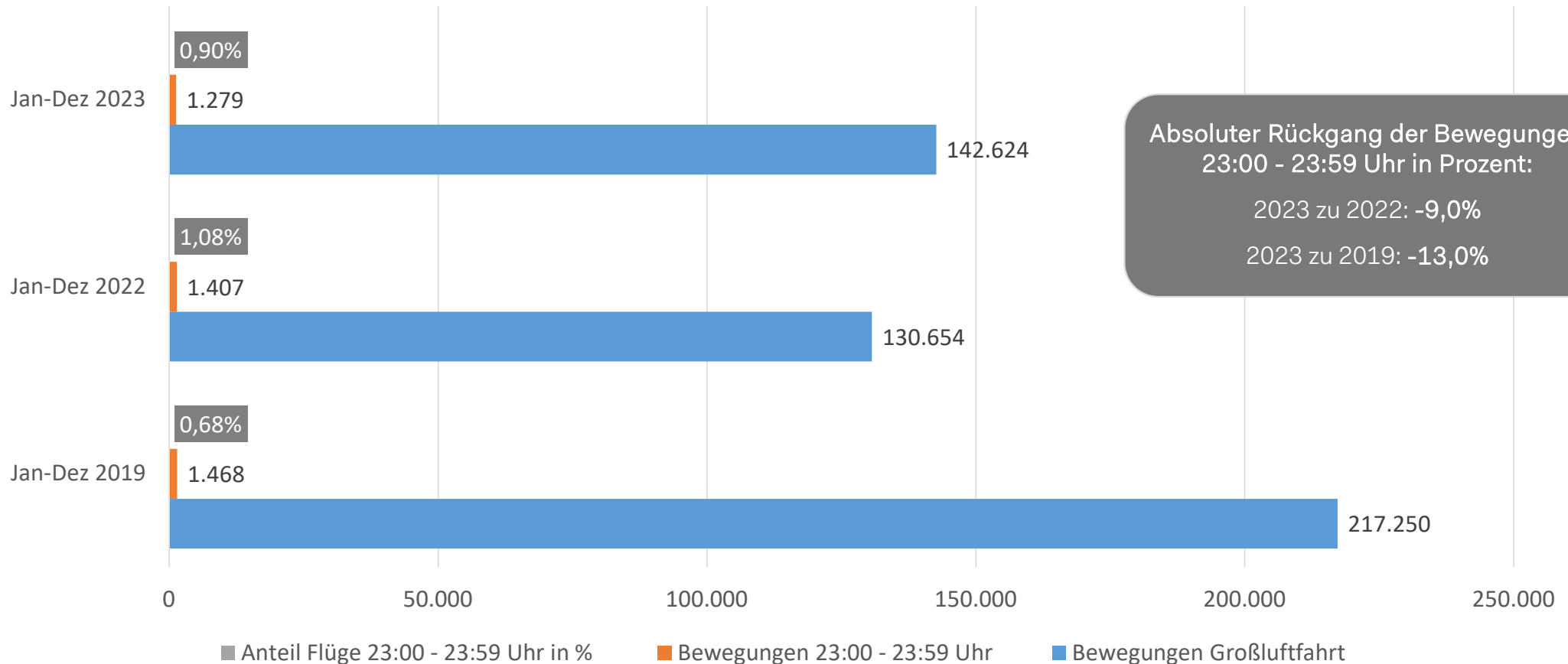
19
(-71,2%)
Nachtlandungen



29.242
(-36,6%)
Verspätungsminuten

Die Anzahl der verspäteten Flüge ist zurückgegangen.

Verspätungstoleranz für alle Fluggesellschaften bis 23:29 und Homebase Carrier bis 23:59 Uhr



Absoluter Rückgang der Bewegungen
23:00 - 23:59 Uhr in Prozent:
2023 zu 2022: -9,0%
2023 zu 2019: -13,0%

Quelle: Flughafen Düsseldorf, Statistik auf Basis von Bewegungsdaten der Fluggesellschaften

Weitere Maßnahmen am DUS um Verspätungen entgegenzuwirken

FDG und Airlines arbeiten eng zusammen:

Ersatzmaschinen + Umlauf-Check

- z.B. TUIfly und EW stationiert dieses Jahr dauerhaft mehr als eine **Ersatzmaschine**
- Analyse einzelner Umlaufplanungen + ggfs. Anpassungen, um zeitliche Toleranzen zu erhöhen.
- Round Tables mit den Airlines

Pünktlichkeitsoffensive mit EW

- Gemeinsam mit Eurowings wurde ein Maßnahmenpaket für den Sommerflugplan 2024 erarbeitet
- Im Fokus stehen dabei insbesondere Verkehrsspitzen am Morgen.
- Im Fokus: Pre-Boarding und Positionsoptimierung
- Alle Positionen hat Equipment, die jeder Ground Handler nutzen kann

Digitalisierungsvorhaben

- Digitale und KI-basierte Lösungen werden auf dem Vorfeld zu noch effizienteren Prozessen beitragen
- Vom Land NRW gefördertes Projekt „Digitales Vorfeld“
- Weitere Bausteine:
 - Monitoring des Turnaround-Prozesses
 - Stakeholder-App
 - Brücken-Automatisierung

Verspätungen können nicht alleine am DUS verhindert werden. Dazu ist eine Optimierung des gesamten Systems erforderlich.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Flughafen Düsseldorf GmbH

Flughafenstraße 105

40474 Düsseldorf

+49 211 421 22197

www.dus.com

Anlage 5:

FLUGLÄRMKOMMISSION DUS 22.04.2024

MAßNAHMEN/ERGEBNISSE BEZÜGLICH DER REDUZIERUNG VON VERSPÄTUNGEN

- Spotlight First-Wave-Performance
- Verfahrensänderung Boarden/Betanken mit Gästen an Bord
- Kooperation Flughafen DUS/Eurowings bei Koordinierung einheitliches Equipment der Bodenverkehrsdienste BVD
- Bereitstellung „Wellenbrecher“. Standzeitenanpassung Reserveflugzeuge
- Ad-Hoc Anpassung Flugzeugeinsatzpläne im Tagesverlauf

- Investition 2 Mio. €

FLUGLÄRMKOMMISSION DUS 22.04.2024

Eurowings Performance 01.01.2024 - 31.03.2024



Anlage 6:



**MIT SMARTEM WACHSTUM
IN DIE ZUKUNFT**





DAS PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN AM FLUGHAFEN DÜSSELDORF

WAS IST BISHER GESCHEHEN?

Schon lange fragen die Fluggesellschaften in den Spitzenstunden mehr zusätzliche Zeitfenster für Starts und Landungen an – mehr, als am Flughafen Düsseldorf derzeit möglich sind. Auch die aktuelle Verkehrsprognose des Bundes zeigt: Die Menschen haben ein ungebrochenes Interesse am Fliegen.

Deshalb wollen wir die bestehende Infrastruktur besser nutzen. Dafür benötigen wir eine neue Betriebsgenehmigung. Bei der Genehmigungsbehörde haben wir 2015 einen entsprechenden Antrag auf Planfeststellung eingereicht. Zentraler Inhalt damals: Der Wegfall des Kapazitätsdeckels, um mehr Starts und Landungen zu ermöglichen.

Heute, acht Jahre später, ändern wir unsere Planungen.

WARUM ÄNDERN WIR UNSERE PLANUNGEN?

Die Welt hat sich verändert. Der Klimaschutz hat für uns alle enorm an Bedeutung gewonnen. Die Coronapandemie brachte zudem strukturelle Veränderungen im Luftverkehr mit sich, deren Auswirkungen wir erst heute richtig erkennen.

Wir sind entschlossen, die unterschiedlichen Ansprüche an einen zukunftsfähigen Flughafen zu erfüllen. Das heißt für uns:

- Wir sichern die wirtschaftliche Perspektive für den Airport und die Region Rhein-Ruhr.
- Wir erhalten stabile operative Rahmenbedingungen für die Fluggesellschaften hier am Standort.
- Wir wahren die Interessen der Nachbarschaft und schützen unsere Umwelt.

Aus dieser Haltung heraus bewerten wir unseren Antrag neu. Wir haben einen Weg gefunden, innerhalb der bestehenden Grenzen ausreichend wachsen zu können. Daher beantragen wir in Summe keine zusätzlichen Starts und Landungen mehr. Wir führen Wirtschaft und Umwelt zusammen, werden dem steigenden Mobilitätsbedürfnis der Region gerecht und erhalten hochwertige Arbeitsplätze. Wir nennen das: Smartes Wachstum.

Rund 20.000 Menschen arbeiten am Flughafen-Campus, viele weitere in der davon abhängigen Wirtschaft.



ca. 20.000

HOMEBASE-CARRIER

Unsere Homebase-Carrier sind Fluggesellschaften, die am Flughafen Düsseldorf einen vom Luftfahrtbundesamt anerkannten Wartungsschwerpunkt unterhalten. Das macht uns zum Heimatflughafen von großen deutschen Fluggesellschaften wie Eurowings, Condor und TUIfly. Sie sind wichtig für die wirtschaftliche Basis des Flughafens, bekennen sich zu den Nachhaltigkeitszielen und garantieren hochwertige Arbeitsplätze vor Ort und ein attraktives Streckennetz.

Aktuell haben 5 Fluggesellschaften den Status eines Homebase-Carriers.

5

03 – WAS BLEIBT BESTEHEN?

- **Der Kapazitätsdeckel bleibt.** 131.000 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten sind das Limit.
- **Die Nachtflugregeln bleiben unverändert streng.** Zwischen 23 Uhr und 6 Uhr dürfen im Linien- und Charterverkehr keine Flugbewegungen geplant werden; zwischen 22 Uhr und 23 Uhr weiterhin nur 33 Landungen pro Tag. Starts sind nicht erlaubt. Ausnahmen gelten nur für medizinische Hilfseinsätze, meteorologische Notfälle oder kleine Flugzeuge. Damit gehört Düsseldorf im europäischen Vergleich zu den Verkehrsflughäfen mit den strengsten Nachtflugregeln.
- **Der Angerlandvergleich ist weiterhin gültig.** Alle darin behandelten Aspekte, z.B. die Nachrangigkeit der Nordbahn, bleiben unangetastet.
- **Unsere Homebase-Carrier (HBC) bleiben flexibel.** Verspätete Flugzeuge haben morgens und abends je eine Stunde Toleranz für die Rückkehr zur „Homebase“ Düsseldorf. So bleibt Düsseldorf attraktiv als Heimatflughafen.
- **Wir bleiben transparent.** Das Echtzeitgeschehen am Flughafen ist öffentlich einsehbar. Unsere Software TraVis zeigt genaue Angaben zu allen startenden und landenden Flugzeugen. Daten zu Luftqualität und Fluglärm finden Sie auf unserer Homepage.

33



Landungen

Zwischen 22 Uhr und 23 Uhr dürfen täglich 33 Landungen koordiniert werden. Starts werden in dieser Stunde nicht koordiniert.

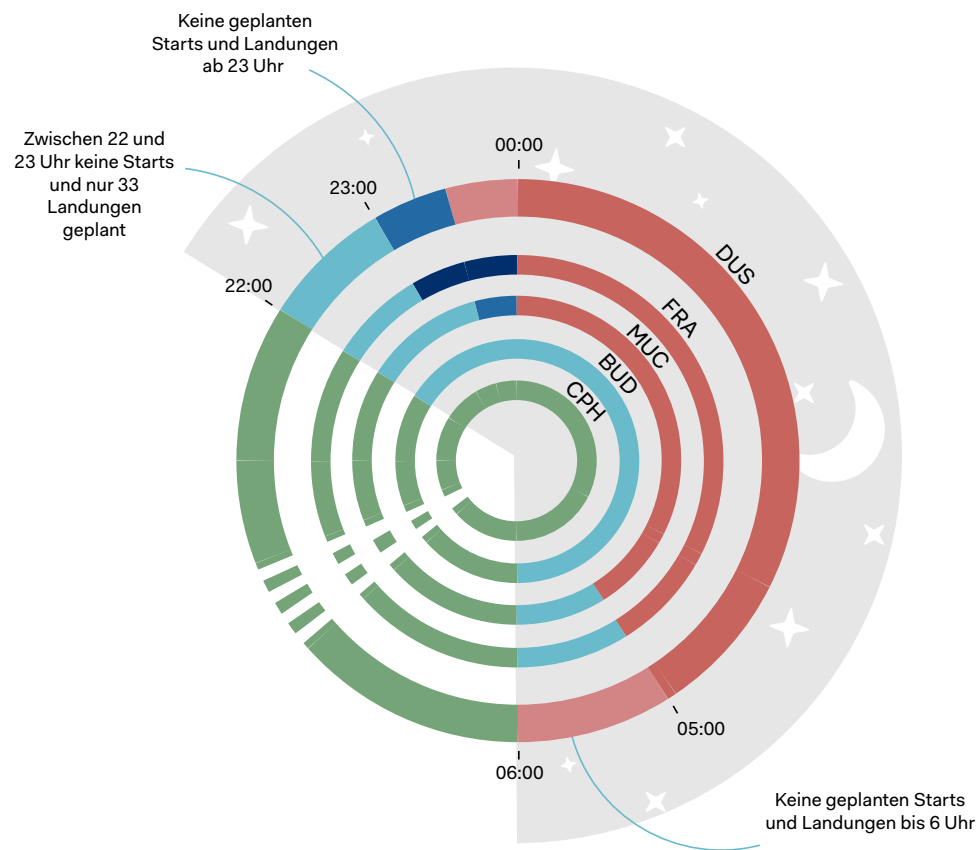
23:00–6:00



Zwischen 23 Uhr und 6 Uhr dürfen im Linien- und Charterverkehr keine Flugbewegungen koordiniert werden.

DIE NACHTFLUGREGELN IN DÜSSELDORF ZÄHLEN SCHON HEUTE ZU DEN RESTRIKTIVSTEN IN GANZ EUROPA

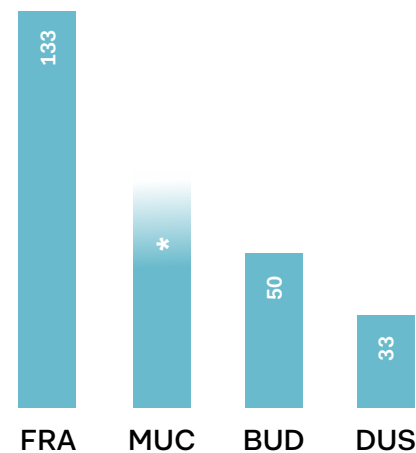
DÜSSELDORF AIRPORT — MIT SMARTEM WACHSTUM IN DIE ZUKUNFT



- Geplante Flugbewegungen
- Geplante Flugbewegungen (mit Limit)
- Nur verspätete Flugbewegungen
- Nur verspätete Flugbewegungen (mit Limit: ø 7,5/Nacht)
- Nur verspätete Flugbewegungen (ausschließlich HBC)
- Keine Flugbewegungen

DUS: Flughafen Düsseldorf
FRA: Flughafen Frankfurt Main
MUC: Flughafen München
BUD: Flughafen Budapest
CPH: Flughafen Kopenhagen-Kastrup

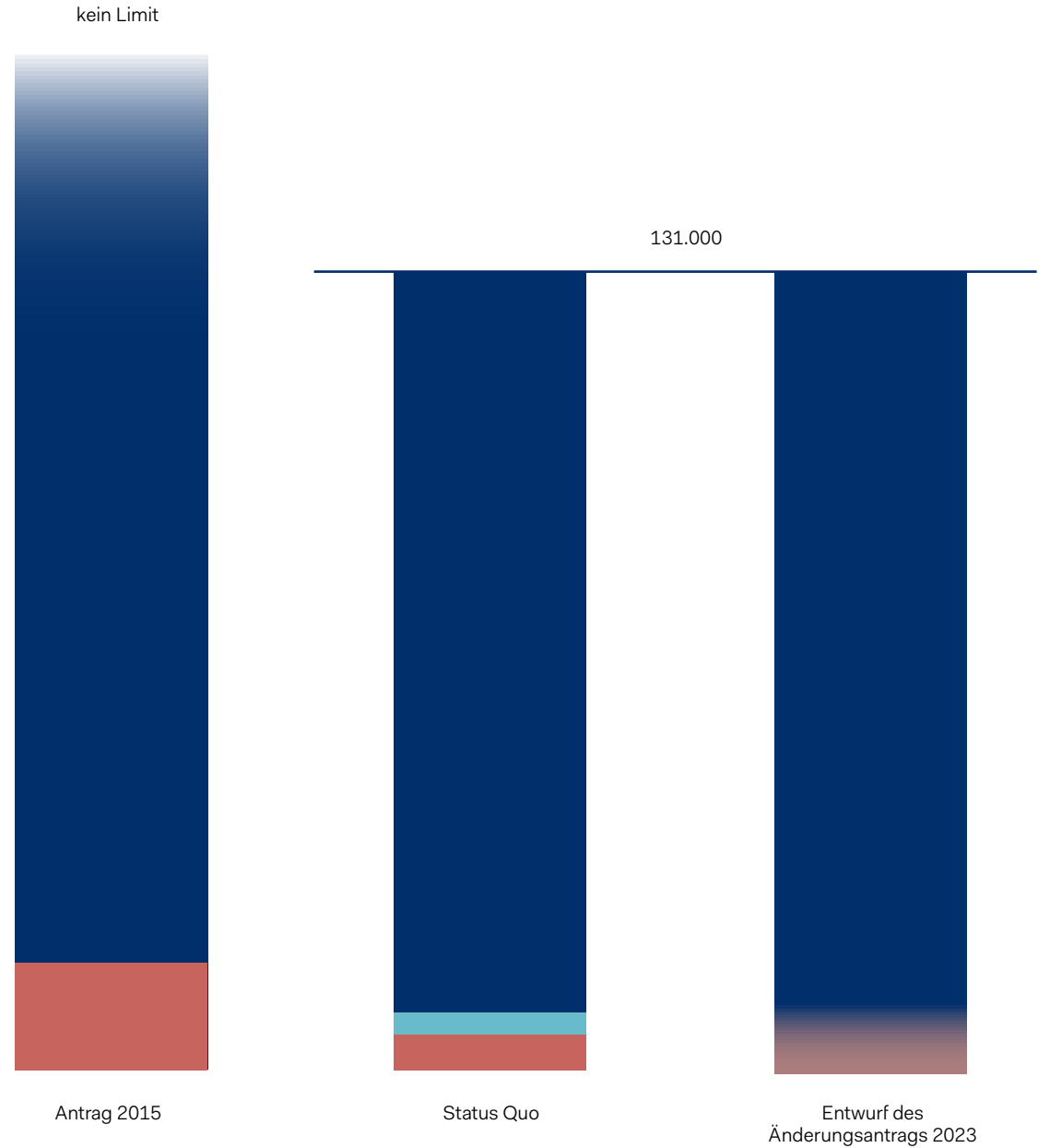
LIMITS DER GEPLANTEN FLUGBEWEGUNGEN



* Planmäßig: Bewegungen von Home Base Carrier plus Bewegungen von Flugzeugen, deren Einzelschallpegel im Mittel nicht höher als 75dB(A) sind, plus maximal 28 weitere geplante Bewegungen. Mehr Informationen unter munich-airport.com.

WAS ÄNDERT SICH?

- **Die Nutzung des Limits wird flexibler.** Unterhalb des Kapazitätsdeckels teilen wir die verfügbare Kapazität flexibler auf – nach dem tatsächlichen Bedarf: Künftig stehen bis zu 128.000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr und mindestens 3.000 sonstige Flugbewegungen zur Verfügung.
- **Der Flugbetrieb wird flexibler.** Bisher dürfen wir in den Zweibahnstunden am Tage 47 Flugbewegungen pro Stunde koordinieren. Wir wollen diese Zahl auf 60 erhöhen. Wir beantragen keine zusätzlichen Starts oder Landungen - hier greift der Kapazitätsdeckel. Stattdessen wollen wir mehr Flexibilität, um Betriebsabläufe zu optimieren und Störungen zu beheben.
- **Die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner werden stärker berücksichtigt.** Wir nutzen die Landebahnen flexibler, um die Pünktlichkeit zu verbessern und verspäteten Nachtflügen entgegenzuwirken. Die aktuelle Entgeltordnung am Flughafen Düsseldorf setzt den Airlines zudem deutliche finanzielle Anreize für pünktliche Landungen und den Einsatz moderner, emissionsarmer Maschinen.



Daten beziehen sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate

BEISPIELHAFTER FLUGZEUGUMLAUF EINES IN DUS STATIONIERTEN FLUGZEUGS



1 Stunde Toleranz zu Tagesbeginn und -ende erhalten Homebase-Carrier, falls der Flug zur Heimatbasis Düsseldorf nicht klappt wie vorgesehen.

WARUM BRAUCHT DER FLUGHAFEN FLEXIBILITÄT INNERHALB DER BETRIEBSZEIT, WENN VERSPÄTUNGEN AUFTRETEN?

Wir benötigen Flexibilität, um auf Störungen und Verspätungen reagieren zu können. Einschränkungen verursachen erhebliche Nachteile für Passagiere und Airlines. Ein Beispiel:

Für Flugzeuge wird ein Umlaufplan erstellt. Von Düsseldorf geht es zunächst nach Palma de Mallorca hin und zurück, nachmittags nach Fuerteventura und abends wieder heim nach Düsseldorf. Die sogenannte Flugzeugproduktivität ist dabei eine wichtige Steuerungsgröße für Fluggesellschaften.

Die Umlaufplanung hält sich an die streng geregelten Betriebszeiten. Trotzdem gilt das Prinzip: Sicherheit zuerst! Schlechtes Wetter, Reparaturen oder Engpässe bei der Flugsicherung können zu Verspätungen führen. Deshalb haben wir am Flughafen Düsseldorf einen Toleranzbereich, damit verspätete Flugzeuge landen und an ihren Wartungsstandort zurückkehren können. Dies ist enorm

wichtig. Warum, zeigt die Grafik auf der nächsten Seite am Beispiel unserer Maschine, die um 22:40 Uhr von Fuerteventura kommt. Wegen eines Atlantiksturms hat sie eine Stunde Verspätung.

Darf das Flugzeug nicht mehr in Düsseldorf landen, muss es auf einen Drittflughafen mit 24-Stunden-Betrieb ausweichen – hier der Flughafen Münster/Osnabrück. Die Passagiere kommen an einem Flughafen an, den sie nicht gebucht haben. Dann erwartet sie in der Regel ein nächtlicher Transfer nach Düsseldorf oder ein Hotelaufenthalt. Das Flugzeug verbleibt außerhalb des angedachten Umlaufs am falschen Flughafen. Was nun?

Option 1 sieht einen Leerflug vom Ausweichflughafen Münster/Osnabrück nach Düsseldorf morgens zwischen 5 und 6 Uhr vor. Das führt zu mehr Starts und Landungen sowie zu mehr CO₂-Ausstoß.

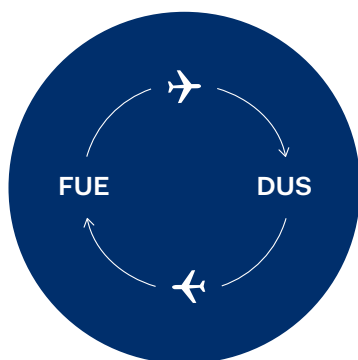
Option 2 sieht einen Direktflug vom Ausweichflughafen Münster/Osnabrück zum geplanten Zielflughafen vor. Damit müssen auch die abfliegenden Fluggäste frühmorgens zum Ausweichflughafen. Der Flughafen Düsseldorf ist von diesem Umlauf abgekoppelt.

Beide Optionen verursachen mehr Kosten, Aufwand, Stress, Lärm und CO₂. Das ist mittelfristig nicht tragbar – nicht für die Fluggesellschaften, nicht für die Reisenden, nicht für die Region.

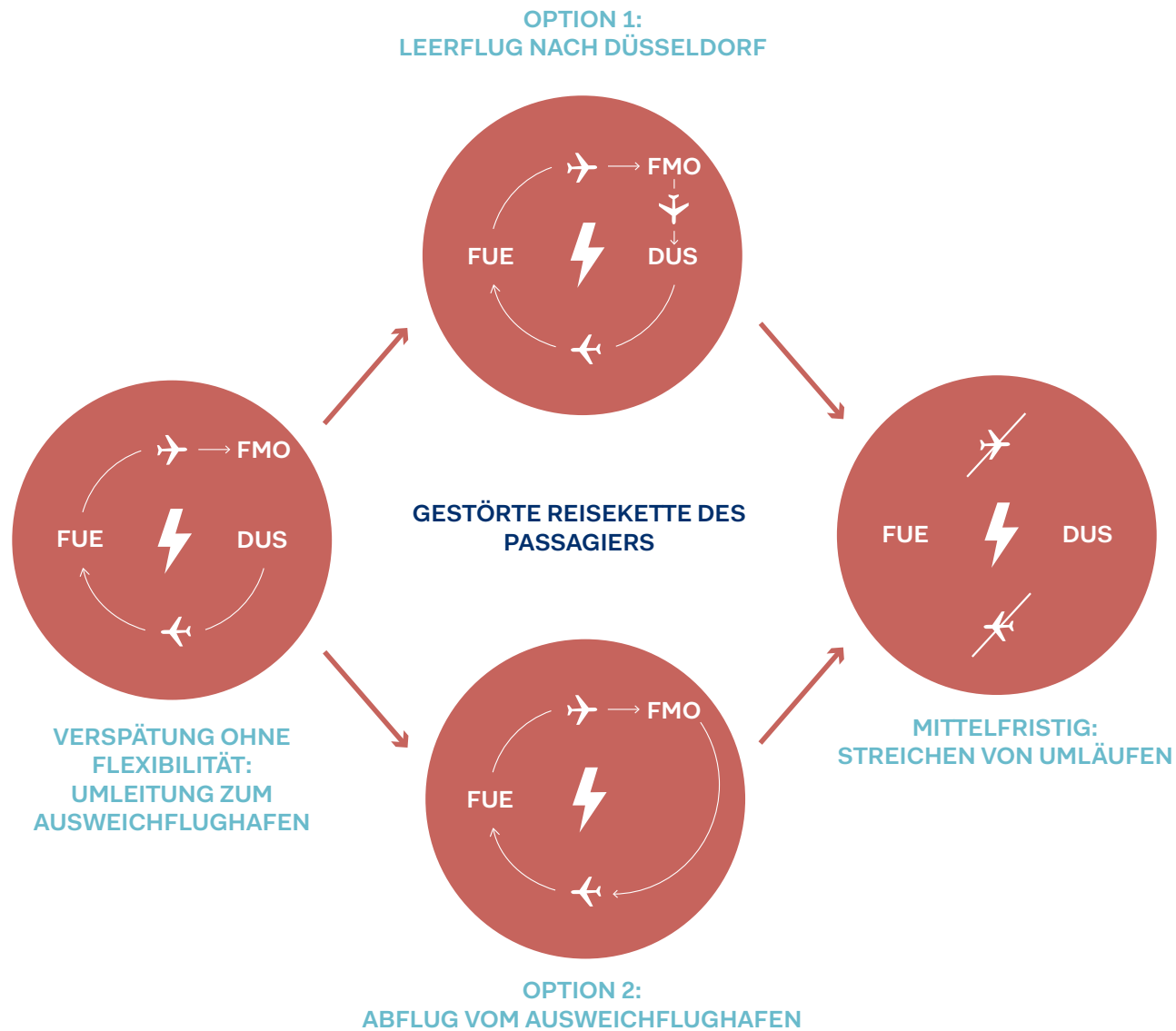
Funktionierende und wirtschaftliche Flugzeugumläufe sind für den Flugverkehr von zentraler Bedeutung. Ohne sie droht die Verlagerung von Flugzeugen an andere Standorte. Das bedeutet den Verlust von Flugverbindungen und Arbeitsplätzen. Mehr Flexibilität ist daher für die Zukunftsfähigkeit des Flughafens wichtig.

FLEXIBILITÄT STABILISIERT PASSAGIER-PROZESSE UND SICHERT DEN BETRIEB DES FLUGHAFENS

DÜSSELDORF AIRPORT — MIT SMARTEM WACHSTUM IN DIE ZUKUNFT



REGELFALL SOWIE
VERSPÄTUNG MIT
FLEXIBILITÄT



DUS: Flughafen Düsseldorf

FUE: Flughafen Fuerteventura

FMO: Flughafen Münster/Osnabrück

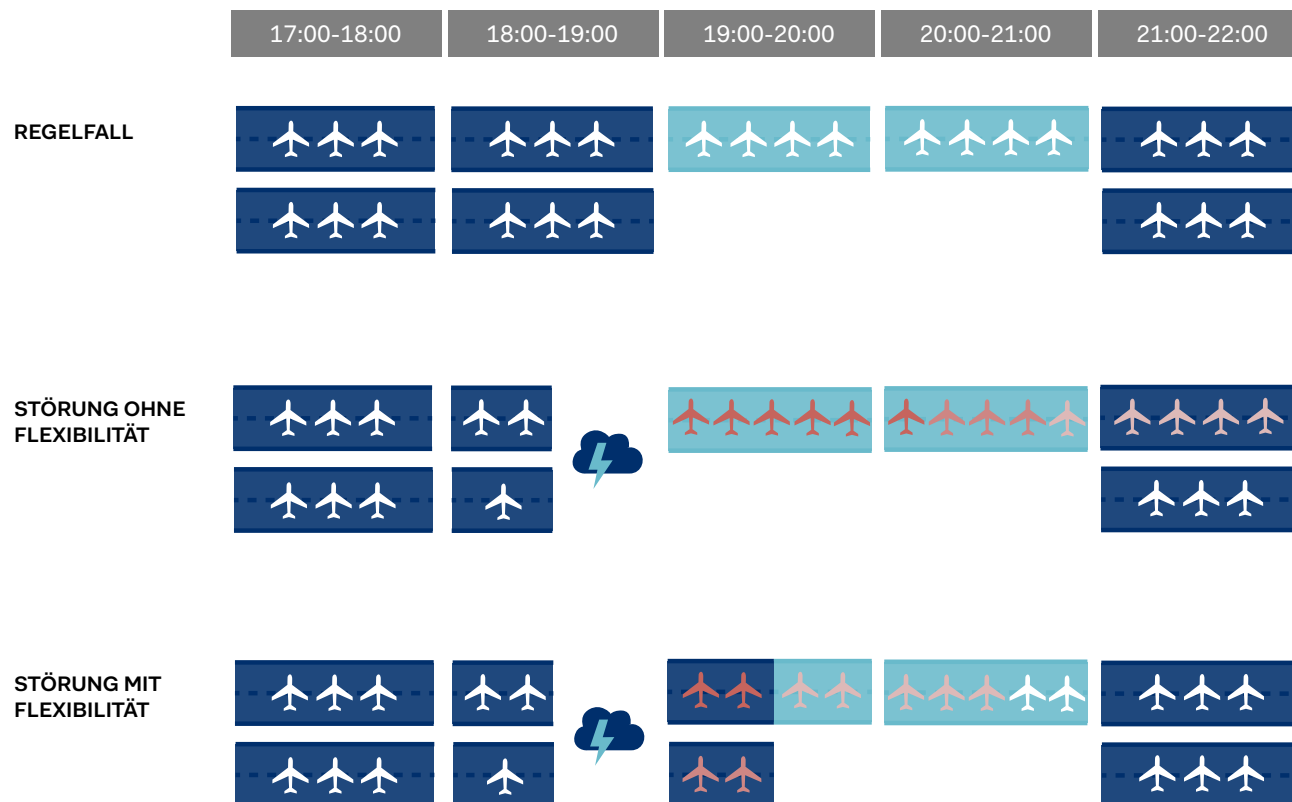
WARUM BRAUCHT DER FLUGHAFEN FLEXIBILITÄT BEI DER NUTZUNG DER BAHNEN?

Weitere Flexibilität beantragen wir bei der Nutzung der zweiten Bahn. Diese nutzen wir weiterhin maximal zu 50 Prozent. Um Störungen im Betriebsablauf schneller zu kompensieren, wollen wir ein Zeitkonto aufbauen. Dem Zeitkonto werden geplante, aber ungenutzte Zweibahnzeiten gutgeschrieben. Das Zeitguthaben nutzen wir, wenn es zur flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist.

Die Grafik zeigt, was gemeint ist. Aktuell müssen wir in der Vorwoche festlegen, in welchen Stunden wir zwei Bahnen nutzen und in welchen nur eine. Ein mögliches Ergebnis ist rechts als Regelfall dargestellt.

Nun kommt es abends zu einem Gewitter: Zwischen 18:30 und 19:00 Uhr ist der Flugbetrieb eingestellt. Klärt sich der Himmel um 19:00 Uhr, beginnt direkt der Einbahnbetrieb – die Festlegung der Vorwoche gilt weiter. Die Verspätungen ziehen sich bis in den späten Abend. Wir können lediglich unseren Puffer an ungenutzten Start- und Landeslots nutzen.

Holen wir dagegen die halbe Zweibahnstunde zwischen 19:00 Uhr und 19:30 Uhr nach, können wir den Flugverkehr besser abwickeln. Wir sind schneller wieder im Zeitplan und vermeiden Folgeverspätungen.



Einbahnnutzung

Zweibahnnutzung

Verspätung

WIE GEHT ES WEITER?

Wir haben auf Basis unserer Gremienbeschlüsse dem Ministerium zunächst eine Antragsänderung angekündigt. Im zweiten Schritt übermitteln wir den Entwurf unseres Änderungsantrags an das Landesverkehrsministerium - mit der Bitte um Prüfung und eine Antragsberatung. Erst im Nachgang dazu legen wir den konkreten Änderungsantrag mit den noch zu bestimmenden weiteren Unterlagen vor. Aktuelle Informationen finden Sie laufend auf unserer Homepage.

Auch künftig sind uns Transparenz, der Dialog mit den unterschiedlichen Interessengruppen und der enge Schulterschluss mit der Region und unseren Anwohnenden wichtig. Unser Ziel ist klar: Wir wollen die beste Lösung für alle erreichen. Mit dem Ansatz des smarten Wachstums schaffen wir eine gute Zukunftsperspektive für den Flughafen und die Region. Gleichzeitig erhalten wir die notwendigen operativen Rahmenbedingungen für die Fluggesellschaften und werden den Ansprüchen des Klimaschutzes sowie unserer Nachbarschaft gerecht.

SIE HABEN FRAGEN? WIR SIND FÜR SIE DA!

KONTAKT

Flughafen Düsseldorf GmbH
Postfach 30 03 63
Flughafenstraße 105
40403 Düsseldorf

pfv@dus.com
www.dus.com

Stand: Mai 2023